Mit Farbbeilage

Junge Welt

40

BERLI

JANUAR 194

HEFT 1 · JAHRG.



30 P

VORM BILD DES FÜHRERS

Wenn ich nur zweifle, schau ich auf Dein Bild,
Dein Auge sagt mir, was allein uns gilt.

So manche Stunde sprech ich wohl mit Dir,
Als wärst Du nah und wüßtest nun von mir.

Wo immer einer still wird vor der Tat,
Er kommt zu Dir, Du bester Kamerad.

In Deinem Antlitz steht es ernst und rein,
Was es bedeutet, Deutschlands Sohn zu sein.

HERYBERT MENZEL

JUNGE WELT
JANUAR 1941 · BERLIN · Reichszeitschrift der Hitler-Jugend · HEFT 1 · JAHRGANG 3

Siegreiches Jahr 1940

Am ersten Heimabend im Jahr 1941 sollen uns diese fünfzehn Bilder das, was im abgelaufenen Jahr 1940 geschah, noch einmal vor Augen führen. Die fünfzehn Bilder wollen nicht sagen, daß es nun gerade fünfzehn Ereignisse waren, die aus diesem Jahr der Entscheidung in das ewige Buch der Geschichte unseres Volkes eingetragen zu werden verdienen. Es sind viel mehr! Es sind so viel, daß dickleibige Werke nicht ausreichen würden, ein vollständiges Bild von diesem Jahr zu entwerfen.

Wir aber waren dabei, wir haben das Glück, die Zeitgenossen des Führers zu sein. Was war das für ein Jahr! Nur das Wichtigste konnte in unseren Bildern festgehalten werden; manches Bild steht für drei oder vier andere mit, und vieles fand in unserem Rückblick überhaupt keinen Platz mehr. In den Geschichtsbüchern kommender Zeiten aber wird die Jahreszahl 1940 zu den Jahren gehören, die entscheidende und über Jahrhunderte greifende Wenden im Leben der Völker anzeigen.



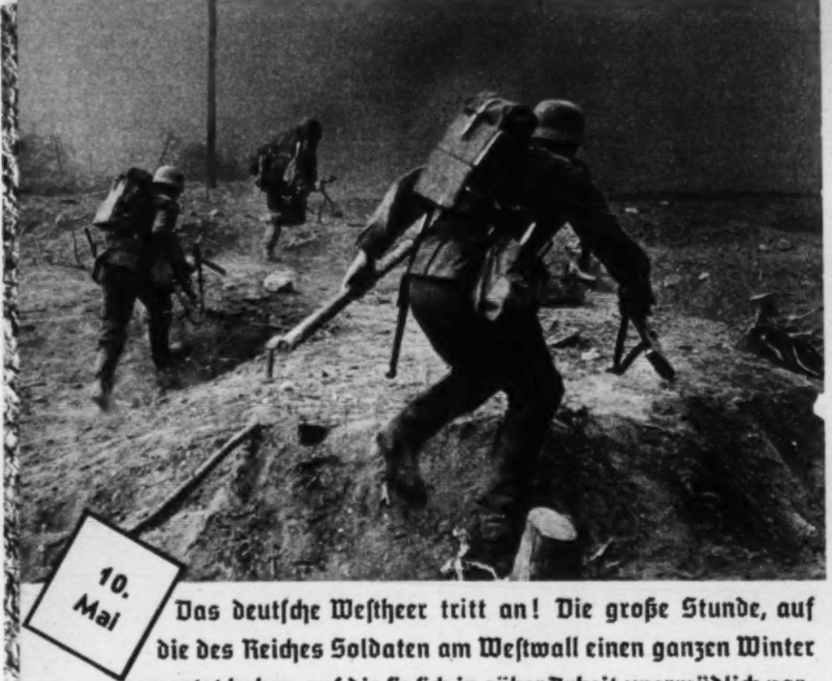
18. März

Führer und Duce treffen sich auf dem Brenner. Noch dreimal in diesem Jahr kommen die beiden Männer zusammen: Am 18. Juni in München, am 4. Oktober wieder auf dem Brenner und am 28. Oktober in Florenz



9. April

Die deutsche Wehrmacht kommt der britischen Besetzung zuvor und nimmt Dänemark und Norwegen unter ihren Schutz. Dänemark fügt sich, Norwegen leistet auf Befehl der englandhörigen Regierung und des verblendeten Königs einen sinnlosen Widerstand



10. Mai

Das deutsche Westheer tritt an! Die große Stunde, auf die des Reiches Soldaten am Westwall einen ganzen Winter gewartet haben, auf die sie sich in zäher Arbeit unermüdlich vorbereiteten, hat geschlagen. Der siegreiche Gegenangriff beginnt



28. Mai

Nach 18 Tagen kapituliert Belgien. Den deutschen Soldat hielten seine Festungslinien nicht auf. Vor ihm war der Sieg



10. Juni

Den heldenhaften Kampf in Narvik krönt der volle deutsche Sieg. Engländer und Franzosen sind geflohen, die Norweger stellen die Feindseligkeiten ein. Später überreicht der Führer dem Helden von Narvik, General Dietl, als erstem Offizier das Eichenlaub zum Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes



14. Mai

Nach fünf Tagen kapituliert Holland. Rotterdam, von der deutschen Luftwaffe schnell und hart belehrt, war voraufgegangen. Seine Trümmer ragen wie eine Anklage gegen Hollands verräterische Regierung empor



1. Juni

Dünkirchen fällt. An seinem Strand stauen sich zerschlagene Schiffe, Autos, Waffen. Dünkirchen wird in die Geschichte eingehen als Stadt des „glorreichen Rückzuges". England hat den Kontinent geräumt

22. Juni

Ein historischer Augenblick: General Huntziger unterzeichnet im Salonwagen des Marschalls Foch in Compiègne den Waffenstillstandsvertrag. Die Schmach, die 1918 an der gleichen Stätte ihren Ausgang nahm, hat der Führer durch den glorreichsten Sieg der Geschichte gelöscht





19. Juli

Der Führer vollzieht die erhabenste Siegerehrung der deutschen Geschichte. In einer glanzvollen Reichstagssitzung ernennt er Hermann Göring zum Reichsmarschall und befördert zwölf Heerführer zu Generalfeldmarschällen. Vier Wochen später überreicht er die Marschallstäbe



18. August

Deutschland verkündet die totale Blockade gegen England. Ein Vierteljahr später kann das OKW. melden, daß seit Kriegsbeginn mehr als 7 Millionen BRT. feindlichen Schiffsraums versenkt worden sind

7. Sept.

Die Vergeltungsangriffe gegen England beginnen. Lange genug hat der Führer der nächtlichen Bombardierung deutscher Frauen und Kinder durch Churchills Flieger zugesehen. Jetzt schlägt seine Luftwaffe zu: London, Coventry, Birmingham, Southampton usw. sind Meilensteine an Englands Todesweg!



18. Sept.

Die Umsiedlung von 115 000 Volksdeutschen aus Bessarabien und dem Buchenland beginnt, auf der Donau fahren sie heim ins Reich. Auch als Jahr der deutschen Volkswanderung wird 1940 in die Geschichte eingehen: Die Balten- und Wolhyniendeutschen haben im Winter vorher den Anfang gemacht, ihnen folgten die Deutschen aus Tirol und schließlich die aus Rumänien ins Reich



27. Sept.

Im Beisein des Führers unterzeichnen Deutschland, Italien und Japan den Dreimächtepakt, der den drei jungen Nationen ihre Lebensräume sicherstellt, Ungarn, Rumänien und Slowakei treten dem Pakt nacheinander bei

12. Nov.

Der sowjetrussische Regierungchef und Außenkommissar W. A. Molotow kommt nach Berlin und hat eine Unterredung mit dem Führer, die Übereinstimmung in allen die beiden Völker gemeinsam angehenden Fragen ergibt

23. Okt.

Der Führer trifft an der französisch-spanischen Grenze mit Franco zusammen. Zum erstenmal wechseln der Führer der siegreichen deutschen Nation und der Caudillio des in gemeinsamem Kampf mit deutschen Legionären entstandenen Nationalspaniens einen herzlichen Händedruck





Aus den Tagebuchaufzeichnungen meiner Afrikareise im Jahre 1936

Wir waren längst durch die schwüle, triefendfeuchte Hitze des Roten Meeres hindurch, hatten auch schon das Kap Quardafui hinter uns und schaukelten nun dem Monsum entgegen: Nur noch Tage, und wir sollten in Tanga an Land gehen, um eine mehrwöchentliche Safari ins Innere Ostafrikas zu unternehmen. Forschung und ein Film über die neuen Eindrücke waren unser Ziel.

*

Schon im Roten Meer war auf unserem Tisch im Speisesaal ein kleines Fläschchen mit roten Kugeln aufgetaucht. Und am Schwarzen Brett hing seither ein Anschlag des Schiffsarztes, auf dem zu lesen stand: „Die Passagiere werden ersucht, zum Schutze gegen Malaria vorbeugend Chinin zu nehmen!"

Wen konnte dies mehr interessieren, als den Professor und mich. Wir, die wir beabsichtigten, ein paar Wochen lang kreuz und quer durch unsere ehemalige Kolonie Deutsch-Ostafrika zu fahren – wir konnten es uns rein zeitlich nicht leisten, plötzlich mit Malaria auf der Nase zu liegen.

War es daher verwunderlich, daß wir beide schon im Roten Meer nach den Chininfläschchen griffen?

Doch der Herr, der uns gegenübersaß, lächelte: „Nehmen Sie nicht Chinin", sagte er, „nehmen Sie Atebrin!"

Er war Student der Medizin und hatte uns eingeladen, als Gäste mit auf seine Plantage zu kommen, die er in der Gegend von Tanga besaß. Auch wollte er uns auf der Safari begleiten.

„Atebrin?" frage ich. „Was ist denn das?"

Er schien über meine Unwissenheit wirklich erstaunt.

„Was, Sie haben noch nichts von Atebrin gehört?" Haben Sie nichts von der Malariaepidemie gelesen, die neulich die Gegend von X heimsuchte? Sie hatte Ausmaße angenommen, wie nie zuvor. Die Sterblichkeit war ungeheuer, und alle Versuche, mit Chinin dagegen anzukämpfen, blieben erfolglos. Da brachte die deutsche chemische Industrie ein neues Mittel in großen Mengen nach dort. Der Erfolg war schier unglaublich: Nahezu mit einem Male wurde die Sterblichkeit gestoppt und der Epidemie Halt geboten. Dieses neue Mittel war Atebrin. Sie werden gut tun, es auf Ihrer Safari zu verwenden!"

Es klang sehr überzeugend. Der Professor und ich beschlossen daher, diesem Rat zu folgen.

*

Schon mehr als vierzehn Tage weilten wir im Tanganjika-Territory. Eine Menge Moskitos hatten uns gestochen. Doch schliefen wir ruhig unter den Netzen und dachten uns: Nicht jeder Moskito muß ein Bazillenträger sein.

Wir erfreuten uns an dem Land, das uns mit seinen unbeschreiblichen neuen Eindrücken so ganz in seinen Bann zog.

Dennoch schien mir nach einiger Zeit mein Befinden nicht mehr ganz das richtige zu sein.

Wir, der Professor, der Mediziner und ich, hatten nämlich kurz vor der Landung – in einem Anflug von übermäßigem Forscherdrang – den Plan gefaßt, der Wissenschaft einen Dienst zu erweisen. Wir wollten ausprobieren, in welchen Dosen das verhältnismäßig teure Atebrin die beste Wirkung erzielte: Danach hatte der Professor alle zwei Tage eine Tablette, der Mediziner zwei zu nehmen.

Ich dagegen sollte laut Beschluß die kleinste Menge bekommen: alle zwei Tage eine halbe Tablette. Ich hatte also berechtigtermaßen die meiste Aussicht, Malaria zu bekommen.

So ist der Mensch! Zuerst glaubten wir nicht genug vorbeugen zu können und bangten vor der Möglichkeit, das Fieber könne uns einen Strich durch die Rechnung machen. Und jetzt forderten wir das Schicksal durch Experimente geradezu heraus – – und empfanden dabei – das war das Komische – sogar eine prickelnde Spannung.

Hier und da wollte es mir tatsächlich scheinen, als hätte mich das Fieber schon gepackt. Ich hatte keine Lust zu arbeiten, war schlapp und müde und litt an ständigem Kopfschmerz.

Da aber der Professor und unser Gastgeber das gleiche von sich behaupteten, trösteten wir uns alle drei mit der Feststellung, das käme eben vom Klimawechsel.

Dies änderte jedoch nichts an der Tatsache, daß wir uns ständig und verstohlen gegenseitig beobachteten, so als trauten wir unseren Worten nicht.

Griff in eine Bildermappe ...
... aus unseren alten Kolonien!

Deutsch-Ostafrika

Dieses ehemals größte deutsche Schutzgebiet — zwischen Kenya, Belgisch-Kongo und Portugiesisch-Mocambique — mit über 5 Millionen Einwohnern (vorwiegend Bantuneger, im Küstenstreifen Araber und Inder) — fiel durch den Versailler Vertrag zum größten Teil an England. Nur einen kleinen westlichen Zipfel erhielt Belgien.

Dr. Karl Peters

Die Geschichte Ostafrikas in den Anfängen ist fast gleichbedeutend mit der Lebensgeschichte Karl Peters', einem der bedeutendsten deutschen Kolonialpioniere.

Nach einem Studienaufenthalt in England, durchdrungen von der Überzeugung, daß Deutschlands Weltgeltung unbedingt Kolonialbesitz erfordere, sagte er seiner Dozentenlaufbahn Lebewohl und fuhr, nachdem er die „Gesellschaft für deutsche Kolonisation" gegründet hatte, zur Durchführung einer Expedition kurzerhand nach Sansibar. „Expedition" nannte er das schnellimprovisierte Unternehmen, für das ihm lächerliche 2000 Mark zur Verfügung standen. Allerdings: er rechnete mit der Unterstützung des deutschen Konsuls in Sansibar. Doch hierin sah er sich leider getäuscht. Keine Unterstützung erwartete ihn dort, wohl aber lag ein ziemlich unfreundlich gehaltenes Schreiben der Berliner Regierung gegen ihn vor.


Dr. Carl Peters

Dennoch: Peters war nicht der Mann, den dies beirren konnte: Er setzte auf eigene Faust nach dem Festland über, drang ins Innere vor und brachte innerhalb von vier Wochen durch Verträge mit Stammesfürsten ein Gebiet in seinen Besitz, doppelt so groß wie Bayern.

Deutschland horchte auf. Mancher, der bisher gegen Peters war, wurde durch diese Tat überzeugt.

Bismarck aber verschaffte durch seine Unterstützung Peters einen Schutzbrief für die Ostafrikanische Kolonie, die in den nächsten Jahren an Umfang noch bedeutend gewann. Als schließlich durch Gründung der Ostafrikanischen Gesellschaft die finanzielle Grundlage für das großartige Unternehmen sichergestellt wurde, schien Karl Peters' Lebenswerk die verdiente Krönung erfahren zu haben.

Doch schon das Jahr 1890 brachte ihm einen erschütternden Schlag: fast die Hälfte des von ihm erworbenen Gebietes fiel als Tauschobjekt für Helgoland an England. Es war kein Ersatz für Peters, daß er im folgenden zum Ersten Reichskommissars für das Kilimandscharogebiet ernannt wurde. Dennoch war er objektiv genug, den strategischen Vorteil des Tausches einzusehen.

Peters' Leidensjahre aber hatten begonnen: Ein Intrigenspiel — von England, das den auf deutscher Seite gefährlichen Mann für sich gewinnen wollte, heftig geschürt — brachte ihn zu Fall. Aber auch England sah sich getäuscht. Peters blieb seinem Vaterlande treu, selbst wenn es ihm wenig Gerechtigkeit widerfahren ließ: Erbittert kehrte er nach Deutschland zurück und erlebte hier den Krieg, den England, sein und seines Vaterlandes Feind, heraufbeschworen hatte. Ein gütiges Geschick aber ersparte es

Eines Spätnachmittags — mir war ziemlich übel — glaubte ich zu bemerken, daß auch der Professor einen gedrückten Eindruck machte. Ich riß mich also zusammen und trat lächelnd auf ihn zu. Er empfing mich ebenfalls mit heiterem Gesicht: so gingen wir zusammen vor die Shamba und blickten auf das herrliche Panorama vor uns.
„Man könnte tagelang hier bleiben", begann ich. „Die Luft ist recht erträglich hier." Dann, nach einer Pause, fragte ich so beiläufig: „Wie fühlen Sie sich eigentlich heute?"
Der Professor blickte mich an, als fühlte er sich irgendwie ertappt. Aber er lächelte und atmete die kühle Abendluft ein und streckte sich: „Wie ich mich fühle? — Ausgezeichnet!"
Nach einigen Minuten — jeder war angeblich zu seiner Arbeit gegangen — überraschten wir uns gegenseitig dabei, wie wir es uns im Liegestuhl bequem machten.
Des andern Tages gestanden wir es uns dann ein, daß uns gestern ziemlich übel war, daß wir uns heute dagegen wieder sehr frisch fühlten: das käme eben doch vom Klimawechsel.
Wir waren gute Schauspieler in dieser Zeit. Leider kannte jeder nur zu gut die Rolle des anderen.

*

Unsere Safari führte uns schließlich auch an den Kilimandscharo. Selbstverständlich wollten wir es uns nicht entgehen lassen, den Riesen wenigstens bis zur Bismarckhütte zu besteigen.
Auf Eselsrücken erklommen wir also die ersten 3000 Meter und — beim Essen kommt bekanntlich der Appetit! — hätten zu gerne größere Höhen erreicht, um die Wolkenhaube zu durchstoßen, die die Schneekuppel des Kibu unseren neugierigen Augen bisher entzogen hatte.
Da überkam mich mit einem Male ein heftiges Frösteln.
Ich weiß nun nicht, ob unser Mediziner bereits etwas ahnte. Doch will ich es heute fast glauben, da er sofort dafür war, umzukehren und zu versuchen, noch am gleichen Tage den Landesleiter der NSDAP. im Tanganjika-Territory zu erreichen, der, nicht weit vom Fuße des Kilimandscharo entfernt, eine große Kaffeeplantage leitete und unseren Besuch für morgen erwartete.
Als wir uns wieder dem Tal näherten, verließ mich auch das fröstelnde Gefühl: Ich war frisch und munter, als wir auf der Kaffeeplantage ankamen, wo uns ein gemütlicher Abend unvergeßliche Stunden bot.

*

Dann aber kam die Nacht, angefüllt mit Alpdrücken und Schwindelanfällen, so daß ich des Morgens nur schwer in der Lage war aufzustehen.
„Malaria!" stellte unser Freund fest. Doch hätte ich nur leichtes Fieber. Es sei zum Ausbruch gekommen durch den großen Temperaturunterschied bei der Besteigung der Bismarckhütte. Ein schwacher Trost für mich, dies zu wissen.
Was sollte denn nun geschehen? Blieb ich liegen, kam die Expedition ins Wanken. Wir wollten aber doch weiter!
Ich zwang mich also zur „Haltung", und wir fuhren wieder los: zuerst ins Naturschutzgebiet am Sanja, dann weiter in die Massaisteppe.

*

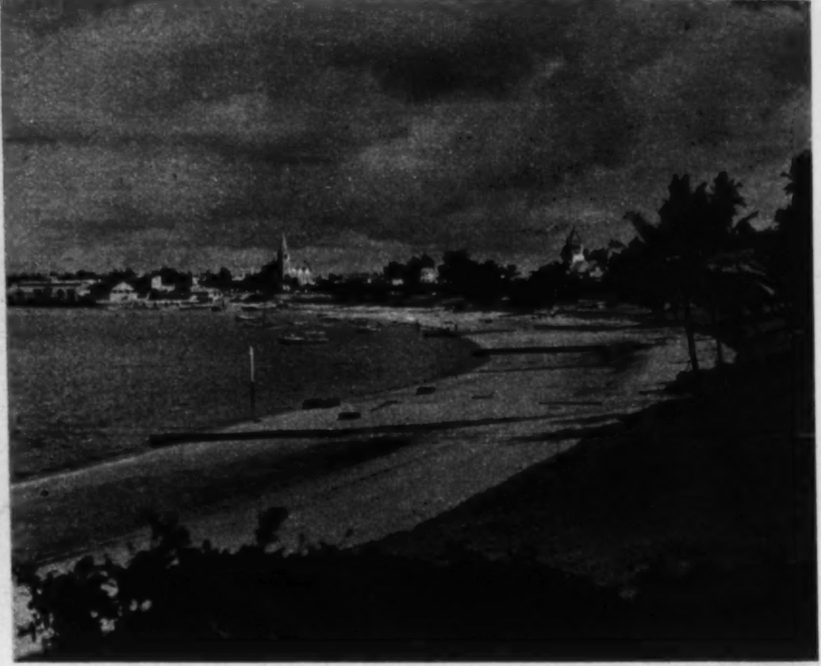
Nacht in der Massaisteppe! Ich werde dich nie vergessen!
In einem Kamp, einer primitiven, strohbedeckten Negerhütte aus Lehm, hieß es übernachten. Zum Schutz gegen Tiere hatten wir unseren Wagen gegen das Loch in der Hütte geschoben, das man als Eingang benützt.
Mir dienten als Lager die Polster unseres Vorbodys, die ich auf den hartgestampften Lehmboden legte.
An Schlafen war nicht zu denken, obwohl ich so müde war, daß mir die Augen zufielen: Einmal fröstelte es mich, dann überlief es mich wieder heiß. In der Hütte aber wimmelte es von Ratten, die uns über Gesicht und Hände huschten. Wir konnten uns ihrer kaum erwehren.
Der Professor fluchte, unser Freund fluchte, wir alle fluchten auf das ekelhafte Viehzeug. Um wenigstens ein bißchen von dieser Belästigung befreit zu sein, zogen wir uns alle Decken über, die wir erreichen konnten.

*

In dieser Nacht fühlte ich genau, wie das Fieber plötzlich stieg. Und ich erkannte ganz klar, daß es keinen Sinn mehr hatte, die Reise fortzusetzen. Ich mußte zurück.
Ich zählte die Stunden bis zum Morgen.
Immer aufdringlicher wurden die Ratten; draußen heulten Schakale und Hyänen und zirpten Grillen aller Art.
Um drei Uhr morgens schrecke ich plötzlich aus dem Halbschlaf auf: Auf dem freien Platz vor der Hütte höre ich etwas schlürfen. Es ist ein Geräusch, wie wenn eine Katze nach einer Maus springt, ein Geräusch, als ob jemand mit Hausschuhen über einen Sandboden schlürfe.
Dann folgt ein Schrei und ein gurgelnder Laut. Ich höre eine Balgerei und einen ersterbenden Widerstand.
Wieder ist Ruhe. Nur in der Ferne heult ein Schakal, und in der Hütte quieksen die indischen Ratten mit den buschig grauen Schwänzen. Ich liege, zwischen Fieber und Frösteln, schlaflos bis zum Morgen.

*

In aller Frühe brechen wir bereits auf, um schleunigst zurückzukommen. Wieder geht es am Kilimandscharo vorbei, der immer noch sein Haupt durch die Wolkenhaube verhüllt, nun düster, drohend.
Mein Gesicht glüht, und ich versuche mir krampfhaft einzureden, es käme durch die Hitze, die der Motor des Boxbody ausstrahlt.
Die Fahrt zurück will gar kein Ende nehmen.
Endlich ist die Schamba unseres Freundes erreicht.
Gerade noch zur rechten Zeit: Schon Stunden später setzt ein Regen



Daressalam

ihm, dem Deutschlands Größe alles bedeutet hatte, das traurige Ende zu erleben.

Daressalam — die Bucht

Daressalam, wohl der schönste Platz an der ostafrikanischen Küste, einst Hauptstadt der deutschen Kolonie, heute Sitz des englischen Gouverneurs, ist eine Gründung der Deutschen, die 1884 mit Peters ins Land kamen.
Wer diese Stadt mit dem deutschen Gesicht, wer diese Bucht mit den langschäftigen Wedelpalmen je erlebte, der wird sie nie mehr in seinem Leben vergessen können.
Und seine Gedanken kehren immer wieder zu dieser Stadt zurück.

Daressalam — Idyll am Strand

Die alten, halb verfaulten Fischerboote am Strand wirken fast wie ein Bild aus früherer Zeit. Sie lassen ein Stückchen Geschichte lebendig werden:
Bevor die Deutschen kamen, lag an Stelle Daressalam noch ein elendes Fischerdorf. Denn der Sultan, dem die Bucht gehörte, residierte in der alten Hauptstadt des Landes, in Bagamojo, während hier an seiner statt nur ein Wali mit einigen Beludschensoldaten „regierte".
Auch die Deutschen verlegten erst später, mit der Einführung der Zivilverwaltung, den Sitz ihres Gouverneurs von Bagamojo nach Daressalam, das von nun an einen mächtigen Aufschwung nahm.

Daressalam — Europäerkrankenhaus

Ausgerechnet die Deutschen, denen man 20 Jahre lang die Fähigkeit zu kolonisieren abzusprechen müssen glaubte, schufen diese prachtvoll gelegene Stadt mit Kirchen, Krankenhäusern und getrenntem Eingeborenen- und Europäerviertel. War Tanga der wirtschaftliche Angelpunkt der Kolonie, so besaß Daressalam vor allem als Ausgangspunkt der zur Erschließung des Landes gebauten Zentralbahn besondere Bedeutung. Kurz vor Ausbruch des Weltkrieges erreichte die Geleisespitze dieser Bahn bei Kigoma den Tanganjikasee. Wenige Monate später aber waren bereits alle Brücken und Unterführungen durch die Engländer wieder zerstört. —

Küste von Deutsch-Ostafrika



ein, der die Straßen in Bäche verwandelt und drei Tage ununterbrochen andauert.

*

Mein Freund ist um mich bemüht, mißt sofort das Fieber: 41 Grad!
Dann kramt er in seiner Medizinkiste.
„Wir werden eine Atebrinkur machen“, meint er zuversichtlich. „Sie wird bestimmt helfen!“
Ich schlucke also geduldig Atebrin. Das Zeug schmeckt bitter wie Galle. Nicht zu beschreiben.
„Das Fieber wird fallen“, sagt mein Freund. Denn die Fieberkurve geht bei Malaria auf und ab.
Doch das Fieber bleibt auf 41 Grad.
Wir messen sechs Stunden später: Wieder 41 Grad.
Der Kopfschmerz, der mich seit Tagen schon quält, nimmt von Stunde zu Stunde zu. Ich kann nichts essen und habe entsetzlichen Durst. Ich muß mich erbrechen. Nicht genug: es würgt mich bei leerem Magen.
Der Kopfschmerz läßt keinen Augenblick nach. Die Temperatur aber bleibt auf 41 Grad.

*

Da untersucht mein Freund das Herz. „Es ist in Ordnung“, bestätigt er mir. Mir aber ist es so, als wolle er mich nur beruhigen.
Tatsächlich berichtet mir schon eine Viertelstunde später der Professor, daß er mit dem Boxbody nach Tanga gefahren sei. Er wolle wenigstens versuchen, trotz der aufgeweichten Straßen und dem strömenden Regen durchzukommen. Wenn es nicht gelänge, würde er die Bahn benützen.
„Wird er bis abends zurück sein?“ frage ich. Denn mir graut vor der Nacht.
„Er wird morgen kommen“, antwortete der Professor und nimmt mir eine Hoffnung.

*

Die Kopfschmerzen sind zum Rasendwerden. Ich versuche mich zusammenzunehmen. Es geht nicht. Ich werfe mich, ohnmächtig, dem Schmerz zu begegnen, auf dem Lager hin und her. Ich stöhne, um mich zu erleichtern.
Der Professor leidet mit mir. Er kann nicht mehr zusehen. Er geht aus dem Zimmer.
Als die Dämmerung herabfällt, beginnt auch noch mein Rücken zu schmerzen. Ich weiß nicht mehr, wie ich liegen soll. Ich denke an die Heimat und verfluche Afrika.

*

Endlos erscheint mir die Nacht.
Unser Negerkoch sitzt neben mir. Es beruhigt mich, einen Menschen neben mir zu wissen, auch wenn er schwarz ist.
Er ist der Sohn eines deutschen Askari, der unter Lettow-Vorbeck kämpfte und einen Arm verloren hat.
Er wacht die ganze Nacht und beugt sich bei jeder Regung über mein Lager: „Kann ich etwas für dich tun, Bwana?“
Ich will nur trinken: Er reicht mir alle zehn Minuten das Glas.
Um 1 Uhr nachts treibt mich plötzlich ein inneres Gefühl dazu, den Urin zu untersuchen. Nur schwankend kann ich mich erheben. Ich empfinde ein unangenehmes Schwindelgefühl.
Mein Urin ist trübe, dunkler als sonst, leicht rostig.
Eine maßlose Angst überkommt mich. Mir fällt plötzlich ein Satz ein, den ich in dem Buch von Schomburgk gelesen hatte: „Ich lag schon tagelang mit einer üblen Malaria. Eines Tages färbte sich der Urin rot. Schwarzwasser! Das bedeutet fast immer Tod!“

*

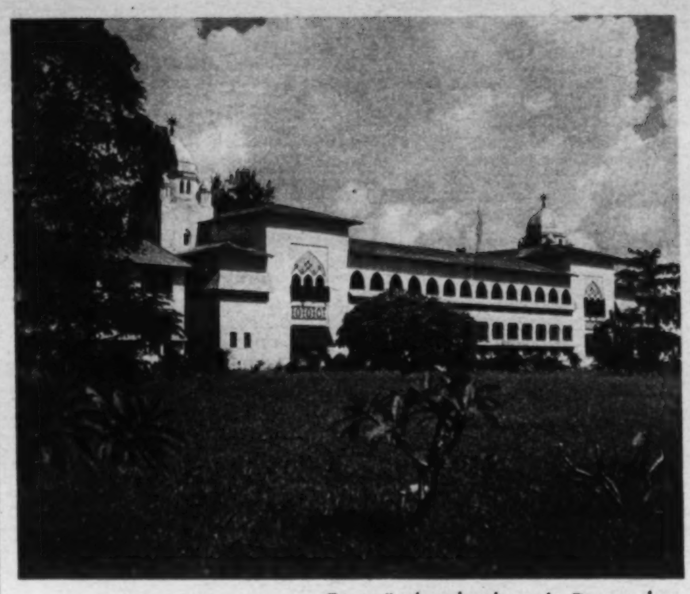
Ich falle wieder auf die Kitanda zurück. Trinken! Trinken! Das einzige, was noch helfen kann!
Der Mpishi tritt wieder an mein Lager. Die Lampe wirft gespenstisch einen Schatten gegen das weiße Moskitonetz.
„Soll ich etwas für dich tun, Bwana?“
„Wasser!“
Mein Gehirn arbeitet fieberhaft. Ich denke an alles mögliche: an die Eltern, an die Hochschule, Erinnerungen steigen auf — —
Ich weiß, ich habe noch vier Tabletten Atebrin. Ich schlucke gleich drei auf einmal.

*

Der Neger kauert wieder neben mir und reicht mir in gleichmäßigen Abständen das Glas Wasser. Ich liege ganz ruhig, denn jede Bewegung ist gefährlich. Ich erinnere mich an das, was alte Afrikaner gesagt hatten.
Mir wird mit einem Male ganz eigen zumute.
Wenn doch mein Freund zurückkäme!
Ich bin nicht wach, aber ich schlafe auch nicht. Ich sehe den Schatten eines Negerkopfes neben mir, ich sehe gespenstische Händeschatten an der weißen Wand des Moskitonetzes. Sie wollen mich packen. — Ich versuche mich zu wehren, ich schreie, aber der Schrei wird nur ein Stöhnen. — Dann kommen Elefanten, Herden von Elefanten, ich bin am Kilimandscharo — ich höre immer gurgelnde Laute — Leoparden? — Was heult dazwischen? Gräßlich schrill gedehnt? Schakale? — Mäuse, Ratten quieksen. — Und dann kommt wieder eine Herde von Ungeheuern, Elefanten, Nashörnern — wer weiß! — Sie kommen als Schatten gegen das Moskitonetz, wachsen ins Ungeheuerliche — sie werden mich zertrampeln — ich werfe die Hände nach vorne — —

*

Als ich am nächsten Morgen erwache, steht mein Freund neben meinem Lager. Und unser Koch zeigt grinsend die weißen Zähne und deutet auf die Ampullen, die sein „Bwana“ in der Hand hält.



Europäerkrankenhaus in Daressalam

Deutsch-Südwestafrika

Einförmigkeit ist der Grundzug dieses Landes, das an Üppigkeit der Vegetation auch nicht entfernt an Kamerun oder Deutsch-Ostafrika herankommt. Bildet doch der größte Teil der deutschen Kolonie ein einheitliches Gebirgsland, das von den Sanddünen der Küste her nach dem Innern allmählich bis zu den Höhen von 2000 Meter ansteigt, um schließlich in die mehr steppen- als wüstenähnlichen Gebiete der Kalahari überzugehen.
Die Eintönigkeit des Landes aber verleite uns zu keinem Trugschluß!
Südwest ist keineswegs wertlos, im Gegenteil.
Es ermöglicht in ausgedehntem Maße Viehzucht, Feld- und Gartenbau und liefert Bodenschätze, von denen Kupfer und Zinn an der Ausfuhr den Löwenanteil bestreiten.

Die Geburtsstunde der ersten deutschen Kolonie

„Erklären Sie den englischen Behörden amtlich, daß Herr Lüderitz und seine Niederlassung unter dem Schutz des Reiches stehen.“ So telegraphierte Bismarck an den deutschen Konsul nach Kapstadt.
Dieser Herr Lüderitz, Sohn eines Bremer Kaufmanns, war der erste deutsche Kolonialpionier. Sein Drang in die Ferne und die ungestillte Sehnsucht nach dem schwarzen Erdteil waren stärker als die Liebe zum väterlichen Geschäft.
1882 segelte er los. Bereits 1883 erwarb er durch Verträge von den Hottentotten die Bucht von Angra Pequena und dazu 50 000 qkm Landes, so groß wie Württemberg, Baden und Elsaß-Lothringen zusammen.
Ein eifriger Bewunderer des großen Bismarck, war er von Anfang an bemüht, seine Sache zur Sache des Reiches zu machen. Nunmehr bat er daher den Kanzler offiziell um des Reiches Schutz.
Als Bismarck der Ordnung halber in London anfragte, ob man dort irgendwelche Eigentumsrechte an diesem Gebiet besäße, und die englische Regierung auffällig lange keine Antwort gab, — als weiterhin von südafrikanischer Seite das Gerücht verbreitet wurde, die deutschen Kaufleute in Südwest wünschten sich unter englischen Schutz zu stellen, sandte Bismarck kurzerhand das bekannte Telegramm an den deutschen Gesandten in Kapstadt. Dieser 24. April 1884 ist der Geburtstag der deutschen Kolonisation.
Zwar forderte im folgenden der englische Kolonialminister Lord Derby die Regierung der Kapkolonie auf, die Küste nördlich und südlich von Angra Pequena zu besetzen, um so ein deutsches Umsichgreifen zu verhindern. Aber Bismarck antwortete damit, daß er

F. A. E. Lüderitz



Ich bin zu schwach und willenlos, um zu begreifen, was nun mit mir geschieht.
Der Mediziner stößt mir die Spritze in den Oberschenkel, eine Spritze voll Atebrin. Und mißt wieder die Temperatur: 41 Grad. Dann sitzt er stundenlang mit dem Professor neben meiner Kitanda. Mißt nochmal das Fieber. Unveränderlich.
Er wird nervös. — Ich fühle keine Besserung. Achtzehn Stunden verrinnen, ohne daß das Fieber fällt.
Ich höre die Schritte meines Freundes, er geht im Zimmer auf und ab. Kein Wort wird gesprochen.
Plötzlich tritt er wieder an mein Lager, macht erneut meinen Schenkel frei, wäscht mit Kampfer eine Stelle rein, und stößt mir ein zweites Mal die Spritze ins Fleisch — —
Mir wird alles gleichgültig — Leben — Sterben — einerlei —

*

Da kommt das Wunder.
Schon bald nach der zweiten Spritze fühle ich, wie es mir leichter wird, wie der Druck in meinem Kopfe weicht.
Das Fieber fällt: 40 — 39 — 38 —
Und drei Stunden später bin ich fieberfrei.
Ich sehe heute noch, wie mein Freund sich erleichtert in dem strohgeflochtenen Sessel niederläßt. Ich lächle schwach, als der Professor mit dem Filmapparat an den Fuß meiner Kitanda tritt und ein paar Meter schnurrend ablaufen läßt.

„Sie hatten Glück", sagt er dann. „Es war eine üble Gehirnmalaria — wir haben alle drei unser Teil dabei ausgestanden!"

*

Die nächsten Tage schlief ich viel: Als ich mich zum ersten Male wieder im Spiegel besah, hatte ich Stoppel wie ein Landstreicher und war gelb wie eine Zitrone. Das war die Wirkung des Atebrin. In zwei Tagen aber war ich wieder ganz wohlauf und ließ mir das bißchen Farbe gerne gefallen.

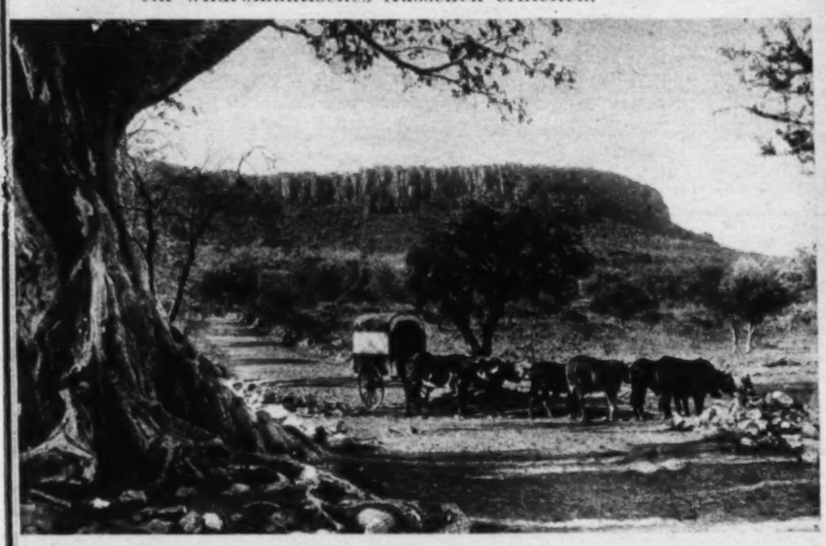
*

Heute, wo ich diese Zeilen schreibe, bin ich eigentlich froh, daß ich Afrika, dem trotz allem meine Liebe gehört, auch von dieser Seite habe erleben müssen. Ich lernte verstehen, was es heißt, das Leben in den Tropen zu verbringen, was es heißt, Kolonist zu sein.
Ich lernte erfahren, was gerade die deutsche chemische Industrie im Kampfe gegen die Tropenkrankheiten leistet. Und was mich mit besonderem Stolz erfüllte: auch Engländer haben dies dankbar anerkannt. Man sollte diese Leistungen jenen Völkern entgegenhalten, die den Deutschen die Eignung zum Kolonisten absprechen. Daß wir kolonisieren können, haben wir längst vor dem Großen Krieg bewiesen. Aber wir können noch mehr: Andere Völker reden dauernd von der Kultur, die sie den Schwarzen bringen. Die deutsche Forschung bringt ihnen Gesundung.
Ich glaube, das ist auch Kultur!

seinerseits den Schutz des Reiches auch auf die inzwischen hinzuerworbenen Gebiete ausdehnte.

Die Avasberge bei Windhuk

Fast alpin erscheinen die ungeheuren Rücken und scharfen Grate der Avas- oder Roten Berge, die durch den Wechsel heißer Tage und sehr kalter Nächte, als auch unter dem Einfluß heftig wehender Winde und mitgeführten Sandes, ein wildromantisches Aussehen erhielten.



Ochsentreck am Waterberg

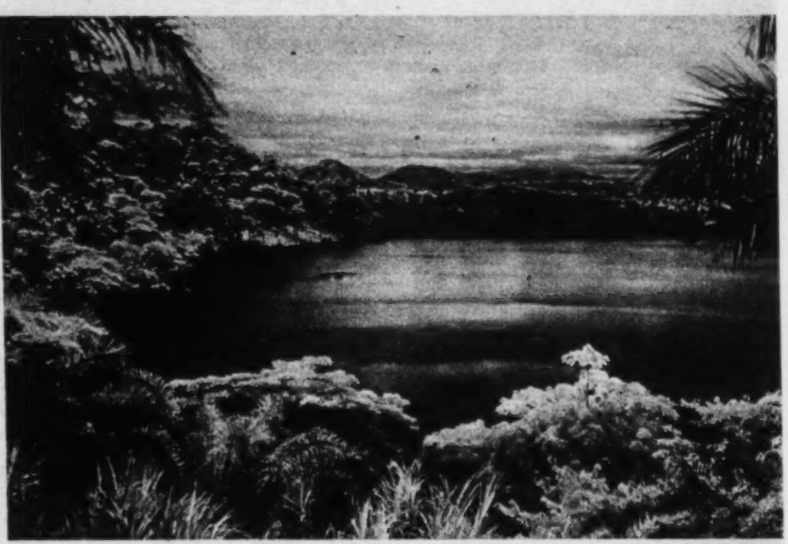
Südafrikanische Union

Der Waterberg in Transvaal

Der etwa 1400 Meter hohe Waterberg im nördlichen Transvaal bei Pietersburg, ist der Rest eines einst verbreiteten Gebirgszuges.
Temperaturunterschiede haben, durch weitgehende Zertrümmerung des Urgesteins, diese eigenartige Form, wunderbare Felsenbildungen, Blöcke und nadelscharfe Spitzen geschaffen. Hier, wie auch im übrigen Transvaal, leben als Vertreter der weißen Bevölkerung vornehmlich Buren. Sie treiben Viehzucht oder ernähren sich als Hirten.
Die landesüblichen Transportmittel sind die Ochsenkarren. Oft ziehen bis zu zwanzig Tiere die schweren Wagen über die holprigen Pfade.

Kamerun

In Kamerun besaßen deutsche Handelshäuser schon in den achtziger Jahren Handelsniederlassungen. Als 1883 England und Frankreich ihre Besitzungen in Afrika abzurunden begannen, fragte daher Bismarck bei den Firmen nach ihren etwaigen Wünschen und Beschwerden, und ließ dann am



Der Elefantensee in Kamerun

14. Juli 1884 die Erklärung folgen, daß die Küste von Kamerun nunmehr deutsches Protektorat sei.
Streitigkeiten mit den Häuptlingen der Dualaneger führten im Dezember 1884 zu einem Aufstand der Küstenbevölkerung und zur Erstürmung der Dualadörfer am Kamerunfluß durch deutsche Seesoldaten, was seinerzeit die Blicke vieler Deutscher auf die damals für unser Volk so neuen kolonialen Angelegenheiten lenkte.
Durch den Versailler Vertrag wurde auch diese, vielleicht wertvollste deutsche Kolonie, — im Weltkrieg von deutschen Schutztruppen heldenmütig bis 1916 verteidigt — unter teils französische, teils englische Verwaltung gestellt.
Kameruns Klima ist sehr gegensätzlich: Im Süden tropisch äquatorial, warm und feucht, im Norden, wo Savanne vorwiegend die Landschaft beherrscht, trockener.
Nur in der Gegend des Kamerunberges hat das sonst wenig seenreiche Land, wohl als Wirkung vulkanischer Vorgänge, einige Seen aufzuweisen, von denen der Elefanten- oder Barombisee, am Nordostflusse des Kamerunberges, der bekannteste ist.

Die Avasberge bei Windhuk



Sonderführer [illegible]

Der Kampf um Narvik

(1. Fortsetzung)

Drei Zerstörer nehmen Kurs in den Fjord, immer weiter auf den Gegner feuernd. Mit Abstand folgt der vierte Zerstörer. Gestaffelt stehen hinter ihm die englischen Zerstörer der Tribalklasse, die als Artilleriezerstörer mit zwei Doppeltürmen auf dem Vorschiff jeder die doppelte Anzahl stärkerer Rohre haben als die deutschen Boote. Wenn sie nicht so schlecht schießen würden, hätten sie durch ihre Überlegenheit die deutschen Zerstörer schon vernichtet.

Verfolgt von den Engländern, wehrt sich der vierte Zerstörer verzweifelt gegen die Übermacht. Der Kommandant sieht weit voraus die drei anderen Zerstörer hinter der Landenge von Strömmen verschwinden. Sie feuern nicht mehr. Die letzten Granaten haben das Rohr verlassen. Er verlangsamt die Fahrt seines Bootes, um ihren Rückzug zu decken. Sie sollen in Ruhe Besatzung und Material bergen. Langsam steuert sein Boot die Enge an. Weit hinten liegen die drei anderen Zerstörer. Er faßt den Entschluß, sich hinter die Enge zu legen, um die Boote noch weiter zu decken. Die große Verantwortung für seine Besatzung liegt auf seinen Schultern. Es ist aber besser, sein Boot wird zusammengeschossen und dadurch dem Engländer die Möglichkeit genommen, sofort durchzustoßen und die anderen Zerstörer während der Bergungsarbeiten noch mit Feuer zu belegen. Auch einem vielfach überlegenen Feind weicht ein deutsches Kriegsschiff nicht kampflos! Seine Besatzung wird ebenfalls kämpfen, bis die Munitionsförderaufzüge nichts mehr hergeben. Flugzeuge erscheinen über der Landenge. Sie müssen von dem Flugzeugträger stammen. Die Flak-Maschinenwaffen nehmen die Abwehr auf. „Müde Krähen!" denkt der Geschützführer an der 3,7-cm-Schnellfeuerkanone. Die Leuchtspuren fliegen der Maschine entgegen. Nach kurzer Zeit hat es eines der Flugzeuge erwischt, das in den Fjord stürzt und versinkt.

Jetzt hat das Boot vier der schweren englischen Zerstörer gegen sich. Aus vollen Breitseiten feuern sie auf das Boot, das hinter der Enge liegt. Granate auf Granate schlägt in den schon wunden Schiffsleib. Trotzdem wird aus allen Rohren weitergefeuert. Die Feuerleitanlage für die Torpedowaffe ist ausgefallen. Der Torpedooffizier steht auf dem Rohrsatz und löst den letzten Torpedo auf einen englischen Zerstörer mit der Hand aus, der durch die Landenge von Strömmen langsam in den Rombaken steuern will. Der „Aal" rauscht heraus und schießt als Oberflächenläufer, vom Gegner also genau einzusehen, auf den englischen Zerstörer los. In der Landenge kann der nicht mehr manövrieren, vielleicht ist er schon durch Artillerietreffer in seiner Manövrierfähigkeit geschwächt. In der Höhe der Brücke wird der Brite getroffen. Das Vorschiff wird abgerissen. Die Wucht der Detonation schleudert schwere Eisenteile hoch in die Luft. Andere englische Zerstörer eilen dem torpedierten Boot zu Hilfe, das über den Achtersteven wieder in den Rombaksfjord in Richtung Narvik geschleppt wird. Mit Genugtuung stellt der Kommandant fest, daß es der englische Piratenzerstörer „Cossak" ist, dem sein Torpedo den Bug weggeschossen hat. In norwegischen Hoheitsgewässern mordete die Besatzung dieses Piratenzerstörers deutsche Seeleute der „Altmark", und wieder in norwegischen Hoheitsgewässern wird es von seinem verdienten Schicksal ereilt.

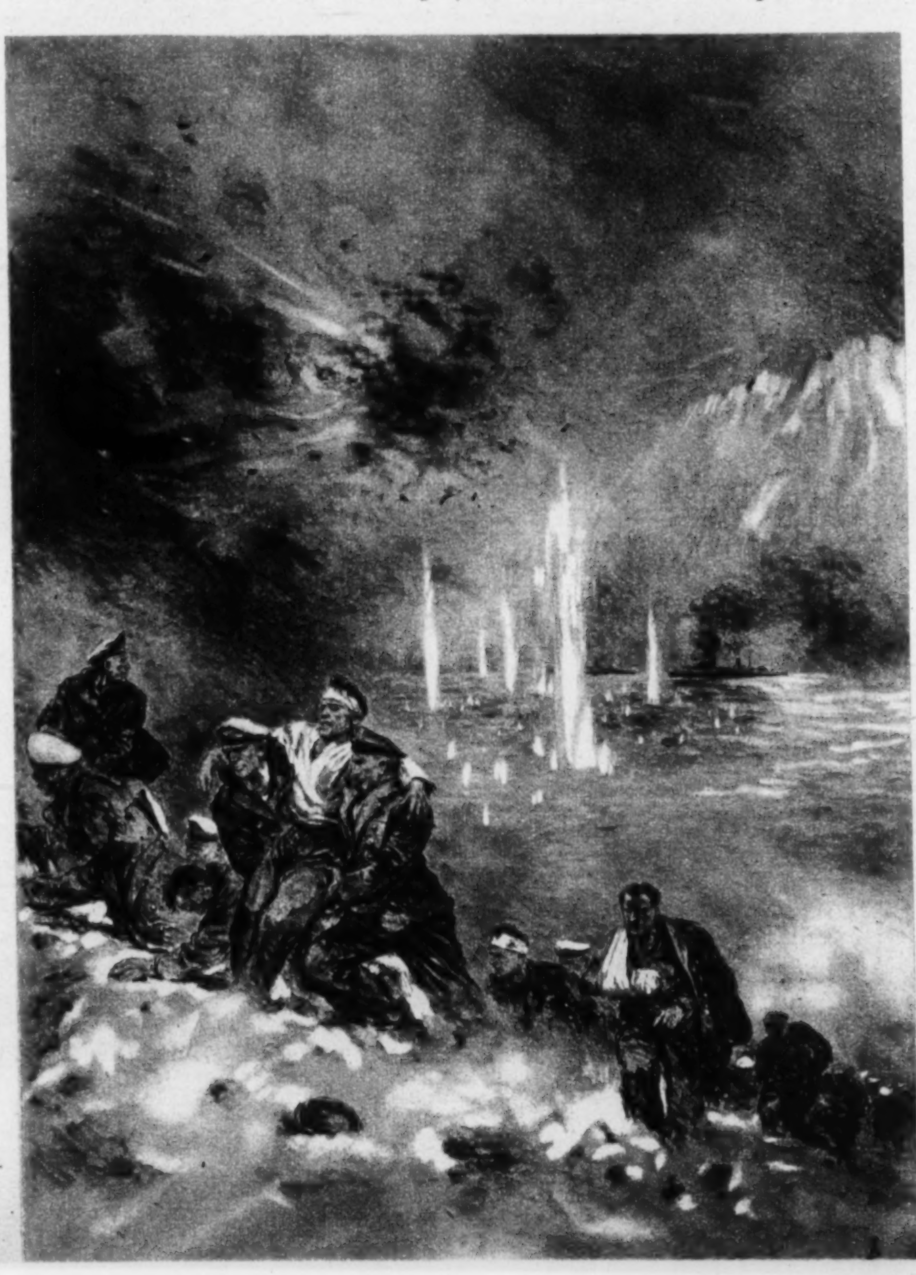
Immer noch feuern zwei Geschütze des deutschen Zerstörers. Jetzt schweigen sie und können auf das konzentrierte Feuer der Engländer nicht mehr antworten. Der Artillerieoffizier meldet dem Kommandanten: „Bekomme keine Munition mehr in die Batterie!" Der Kommandant befiehlt: „Äußerste Kraft voraus! Boot versenken — Boot verlassen!" Sein Gesicht ist steinern! Das Boot ist verloren. Es hat aber den Rückzug der drei anderen Zerstörer gedeckt und die „Cossak" vernichtet, die weiter draußen vor Narvik sinkt. Die Maschinentelegraphen geben den Befehl in die beiden Turbinenräume.

„Äußerste Kraft voraus!"

Die Maschinenmaate greifen in die großen Räder. Jäh springen die Turbinen an, heulend kommen sie immer schneller auf Touren. Wild wirbeln die Schrauben im Wasser. Mit einem Ruck schießt das Boot vorwärts. Hart setzt es auf den Fels auf und schiebt sich mit der Back an Land. Über das Vorschiff können die Männer an Land springen und auch die Verwundeten bergen. Andere springen vom brennenden Achterschiff in das Wasser. Als letzter verläßt der Kommandant nach der Vernichtung der Geheimsachen das Boot. Die englischen Zerstörer feuern auf das todwunde Boot weiter. Die unbewaffnete, schiffbrüchige Besatzung klettert durch den tiefen Schnee die Felsen hinauf zur Erzbahn. Von dem in Brand geschossenen Zerstörer richten sich jetzt die Geschütze auf die Besatzung, die sich erschöpft in Sicherheit bringen will. Eine Stunde noch feuern die Engländer Schrappnells, die pfeifend in der Luft krepieren. Sprengstücke wirbeln umher. Sie schlagen neue Wunden und erhöhen die Zahl der Gefallenen. Frierend liegen die Männer in Schneelöchern, über die der Brite unablässig sein Feuer gießt. Schwer verwundet ist der erste Offizier von Bord geborgen worden. In diesem Geschoßhagel kann ihm keine sachgemäße ärztliche Hilfe zuteil werden. Er verblutet an seinen Wunden!

Einige Tage später haben die geretteten Besatzungsmitglieder Stellungen entlang der Erzbahn bezogen. Unten sehen die Männer in der Sildvikbucht ihr Boot liegen und weiter hinten am Ende des Wassers, im Rombaksbotn, die Wracks der drei anderen deutschen Zerstörer. Als Zeugen der heldenhaften Kämpfe vor Narvik liegen sie in dem stillen Wasser,

Die unbewaffneten schiffbrüchigen Besatzungen der deutschen Zerstörer klettern durch den tiefen Schnee hinauf zur Erzbahn. Von den englischen Zerstörern richten sich jetzt die Geschütze auf die Besatzungen, die sich in Sicherheit zu bringen versuchen



ein Mahnmal an den 13. April 1940, an dem sich ein kleiner deutscher Zerstörerverband nach der beispiellosen Tat der Überfahrt tapfer gegen die ungeheure englische Übermacht verteidigte. Unvergänglich wird der Kampf des Zerstörers sein, der hinter der Landenge von Strömmen den Rückzug der drei anderen Boote deckte.

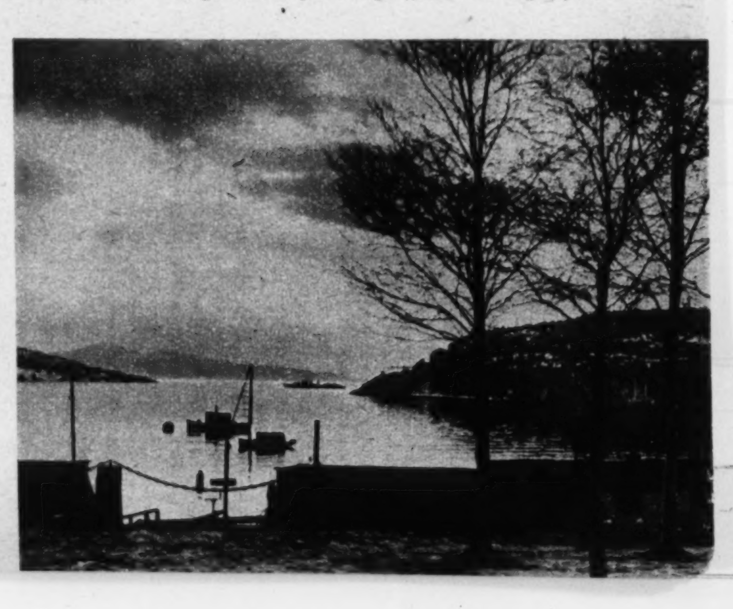
In den Stellungen der Bucht vor Narvik

Hoch in den Bergen, in Eis und Schnee, liegt eine Stellung geretteter Besatzungsmitglieder eines Zerstörers. Von einem unbewachsenen Felsvorsprung schaut man weit in das Land. An den Berg hingeduckt liegen die Häuser von Narvik, dem wichtigen Ausfuhrhafen für die schwedischen Erze. Die warme Frühlingssonne gießt ihren vollen Schein über die friedliche Fjordlandschaft. Dort unten liegt der Hafen mit der Erzpier, rechts zieht sich der schmale Schlauch des Rombaksfjords hin, links der Beisfjord, beide tief eingebettet in hohe Berge. Weit schweift der Blick in die Ferne bis in den Ofotenfjord, an den sich der Westfjord anschließt, geschützt durch die Lofoteninseln, gegen die die Wellen des Atlantik unablässig branden. Wie ein Gemälde von eindringlicher Wucht wirkt die Farbsymphonie dieser Landschaft. Lichtblau ist der Himmel, in den die weißen Bergmassive emporragen. Weiter unten ist der Schnee vereinzelt weggetaut. Schwarze Flecken springen in das Auge. Und umschlossen von den hohen Bergriesen liegen die tiefblauen Fjorde, kleine weiße Wellenkämme auf dem vom Wind leicht bewegten Wasser.

Nichts würde an Krieg erinnern, wenn sich nicht in Schnee und Eis Kompanien geretteter Besatzungsmitglieder des deutschen Zerstörers eingegraben hätten. Schwere Maschinengewehre können das Gelände bestreichen. In den Fels- und kärglichen Waldboden sind Stellungen eingehauen, aus denen die Männer Hafen und Bucht beherrschen. Wenige Schritte neben ihnen haben sich ostmärkische Gebirgsjäger ihre Stellungen geschaffen. In treuer Waffenkameradschaft halfen sie den im Landkrieg, vor allem aber im Gebirgskrieg unerfahrenen Seeleuten beim Ausbau der Stellungen, zeigten ihnen die Anlage und Tarnung von MG.-Nestern und geben ihnen aus ihrer Erfahrung und Ausbildung heraus viele Ratschläge zum wirkungsvollen Einsatz gegen den überlegenen Feind. In allen Bergen rings um den Fjord halten die Männer Wacht. Marinesoldaten und Gebirgsjäger, in den Tagen der stürmischen Überfahrt über die Nordsee und das Nordmeer schon Kameraden geworden, kommen hier in der Not der Abwehr gegen die britische Übermacht noch näher zusammen.

Der Hafen tief unten bietet ein Bild schrecklicher Verwüstung. In ihn schossen die englischen Zerstörer in den frühen Morgenstunden des 10. April wahllos mit Torpedos und Artillerie hinein. 27 Wracks liegen jetzt auf dem Grund der Bucht von Narvik. Dort ragen noch Schornsteine und Mastspitzen eines schwedischen Dampfers heraus. Ein englisches Handelsschiff zeigt seinen Bug noch über Wasser, andere Wracks treiben mit schwerer Schlagseite nach Tagen noch rauchend über Wasser. Ohne Sicht schoß der Engländer in den Hafen und schuf dieses Bild grauenhafter Verwüstung. Torpedos krepierten an der Pier, Häuser gingen in Flammen auf, bis in hartem Zupacken die deutschen Zerstörer die Engländer in die Flucht schlugen.

Am 13. April wurde das Bild der Verwüstung, das dort unten liegt, vollendet, als schwerste englische Seestreitkräfte den Hafen und die Stellungen in den Bergen mit Feuer belegten. Todesmutig stellten sich die Zerstörer zum Kampf und schossen, selbst schon Wunden im Schiffsleib, bis die letzte Granate verschossen war. Drüben, an der anderen Seite im Herjangsfjord, liegt einer der deutschen Zerstörer. Das Vorschiff ist rauchgeschwärzt. Alle Abteilungen sind ausgebrannt. Der Kommandant hat das Boot dort auf Strand gesetzt, als aus den Munitionslasten keine Granate mehr gefördert werden konnte. Zuerst vernichtete er alle Geheimsachen und baute dann mit seiner Besatzung Flak-Maschinenwaffen ab, barg die Munition dazu, Proviant und Handwaffen, um mit den Gebirgsjägern zusammen die Stellungen um Narvik zu verteidigen. Als zwei Tage später ein englischer



Wie unterlegen die Kampfgruppe Dietl war, zeigt dieses Bild eines englischen Zerstörers vor der Hafeneinfahrt von Narvik. Aus wenigen hundert Metern Entfernung ist diese Aufnahme gemacht. Zwischen den Bäumen rechts liegt die Erzpier. Dort standen die feindlichen Einheiten vor und in der Hafeneinfahrt, patrouillierten im Rombaksfjord auf und ab und eröffneten auf jede verdächtige Bewegung und auf einzelne Soldaten das Feuer

Zerstörer in der Dämmerung versuchte, an dem Wrack längsseit zu gehen, fegte ein Hagel von Geschossen der Maschinengewehre zur Flugabwehr über Oberdeck. Auch ihr todwundes und für den Feind wertloses Boot hat die deutsche Zerstörerbesatzung von Land aus noch verteidigt.

Die Abwehrkämpfe der Gruppe Narvik

Die Lage ist schwierig. Entlang der Erzbahn von Narvik bis zur schwedischen Grenze steht der Feind in den Flanken der deutschen Stellungen. Mehrere Bataillone Norweger, Polen und französischer Alpenjäger stehen den deutschen Truppen gegenüber. In den Wochen seit dem 9. April haben sich die ostmärkischen Gebirgsjäger noch tiefer in die Felsen der noch mit Schnee und Eis bedeckten Berge eingegraben. Und mit ihnen liegen die geretteten Zerstörerbesatzungen auf Wacht vor dem Feind. Die Hauptkampflinie ist gehalten. Gegen sie und auch die vorgeschobenen deutschen Sicherungen ist der Feind bisher vergeblich angerannt. Seit Wochen geht dieser Kampf! Ohne Wachablösung, mit ungenügendem Nachschub an Verpflegung und Munition halten sie die Stellungen gegen die vielfache Übermacht. Zäh, verbissen, genügsam verteidigen sie Narvik und die Erzbahn.

Narvik und Erzbahn noch immer in deutscher Hand

Schon mehrfach haben ausländische Nachrichtendienste mitgeteilt, daß Engländer und Norweger Narvik und die Erzbahn wieder erobert haben. Aber sechs Wochen nach der Landung in Narvik haben die Matrosenbataillone der deutschen Zerstörer ihre Stellungen entlang der Erzbahn von Narvik, vorbei am Rombaksfjord und Rombaken mit ihren zahlreichen Tunnels gegen jeden Angriff verteidigt und jeder Beschießung standgehalten. Der Feind kann die Bahnlinie in einer Länge von über 20 Kilometer durch seine Schiffsartillerie vom Fjord und Rombaken aus beschießen. Mehrmals täglich patrouilliert der englische „Zerstörer vom Dienst" — wie die Marinesoldaten ihn nennen — auf und ab. In schneller Fahrt kommt er an, die Geschütze auf die Stellungen gerichtet. Auf jede verdächtige Bewegung eröffnet er das Feuer.

Vor drei Wochen war es noch anders. Da fuhr der Engländer in aller Gemütsruhe entlang der Erzbahn. In der Brückennock lümmelten sich die Wachoffiziere, und die Tommies sonnten sich an Deck. Nach kurzer Zeit waren schwere deutsche MGs. in Stellung gebracht, und als wieder ein „Zerstörer vom Dienst" im Rombaken herumschwabberte, fegten ihm deutsche MG.-Garben um die Ohren. Seitdem sind die sonnigen Tage vorbei. Feuerstöße der Maschinengewehre beantwortet der Brite mit seiner Schiffsartillerie. Die Stellungen der Kompanien deutscher Seeleute sind aber so stark und sicher, daß die Verluste durch den täglichen englischen Artilleriebeschuß nur gering sind. Nirgends wird die Unterlegenheit der deutschen Truppen so offenbar wie hier an der Erzbahn, wo deutsche und erbeutete norwegische Maschinengewehre gegen die Mittelartillerie englischer Zerstörer und Kreuzer kämpfen, deren Beschuß sie keine wirkungsvolle Abwehr entgegensetzen können.

Seemannsgräber an der norwegisch-schwedischen Grenze

Drei Gefallene sind zur letzten Ruhe bestattet worden. Im Angesicht der hohen Berge und rauschenden Wasserfälle, die jetzt die Sonne aus ihrer Eisstarre weckt, schlafen sie der Ewigkeit entgegen. An einem sehr diesigen Tage flogen sechs britische Flugzeuge unter Sicherung von drei Jägern einen Bombenangriff auf die Erzbahn und die norwegische Grenzstation Björnfjell. Ein Offizier des Marineingenieurwesens, der gerade in diesen Tagen vom Oberfähnrich zum Leutnant befördert worden war, ein Bootsmannmaat und ein Maschinenmaat wurden dabei durch Bombensplitter tödlich getroffen. Kameraden haben ihnen in fremder Erde mit der Spitzhacke ein Grab in das felsige Gestein geschlagen. Ihre toten Körper ruhen in Decken gewickelt und mit der Kriegsflagge des Großdeutschen Reiches bedeckt in der offenen Gruft. Der verwundete und gerettete Kommandant eines der deutschen Zerstörer sagt den Gefallenen in der Einsamkeit der Landschaft Abschiedsworte. Eine Gewehrsalve ist der letzte soldatische Gruß an die toten Kameraden.

Der Kampf der Unvollkommenheit

Nur der vermag die ganze Schwere und Härte des Kampfes zu ermessen, den die geretteten Besatzungen der deutschen Zerstörer gegen die Überlegenheit des Feindes zu führen hatten, der die Männer in ihren Stellungen sah. So wie sie nach den Kämpfen gegen die englischen Seestreitkräfte und der Aufgabe ihrer Boote oft nur schwimmend das Ufer erreichen konnten, so lagen sie wochenlang Schulter an Schulter mit den Gebirgsjägern Kärntens und der Steiermark und später mit abgesprungenen Fallschirmjägern in den Stellungen.

In Schnee und Eis, nur mit dem bekleidet, was sie während des Gefechtes an Bord getragen hatten, lagen sie auf Feldwache, standen hinter ihren MGs. und hatten die erbeuteten norwegischen Gewehre kampfbereit. Es war ein Kampf der Unvollkommenheit. Ohne Zeltbahn, ohne Decken, ohne Mäntel, nur zu einem ganz geringen Teil mit erbeuteten norwegischen Uniformen ausgerüstet, wurden die seemännischen Divisionen in den Verteidigungsring um Narvik einbezogen. Oft gab es keine Möglichkeit, Bretterbuden als Unterkünfte zu bauen. In Schnee- und Felshöhlen wohnten die Männer. Tage- und wochenlang kamen sie nicht aus ihren Kleidern. Es gab Abschnitte an der Nordfront, wo die deutschen Kampflinien auf nacktem, kahlem Fels in Eis und Schnee lagen.

Stunden mußten die Männer laufen, um dürres Birkengestrüpp und Moosflechten herbeizuschaffen, mit denen sie sich einmal ein warmes Getränk oder ein warmes Mittagessen kochen konnten. Tage gab es nur Hartbrot und Büchsenfleisch, und das nur noch unvollkommen, weil es mühsam auf Schlitten oder in Rucksäcken von den Verpflegungslagern nach vorn geschafft werden konnte.

So wie die seemännischen Divisionen die Bergstellungen zu verteidigen hatten, war die große Zahl der technischen Divisionen für den Nachschub als Transportstaffeln eingesetzt. Nacht für Nacht marschierten sie über schneebedeckte Berge und Seen fünf und mehr Stunden nach vorn und schleppten unter schwersten körperlichen Strapazen Verpflegung und Munition in Stellungen der Gebirgsjäger und Marinesoldaten. Mit der beginnenden Schneeschmelze wurde das Gelände immer tückischer. Gebirgsbäche bildeten sich unter den großen Schneefeldern. Sie saugten den Schnee von unten auf, so daß sich Schneebrücken bildeten, in die mancher der Männer von den Nachschubkompanien hineinstürzte und von dem unsichtbaren reißenden Gebirgsbach unter der Schneedecke hinweggerissen wurde. Alle Unbill des Wetters, des Geländes und der Aufgabe wäre aber noch besser zu ertragen gewesen, wenn die Ausrüstung der Zerstörerbesatzungen besser gewesen wäre. Auf dem Wasserwege war die Gruppe Narvik von den in Mittel- und Südnorwegen operierenden Wehrmachtsteilen abgeschnitten.

In treuer Kameradschaft schafften die Männer der Transportstaffeln der Luftwaffe Tag und Nacht in einem aufreibenden und gefahrvollen Dienst den notwendigsten Nachschub heran, der mit Lastenschirmen bei Björnfjell abgeworfen wurde. Und hier standen Nachschub an Männern, Fallschirmjäger und zum Absprung geschulte Gebirgsjäger, Munition und Verpflegung der so notwendigen Ausrüstung der Marinesoldaten voran.

Die letzten Kämpfe um Narvik

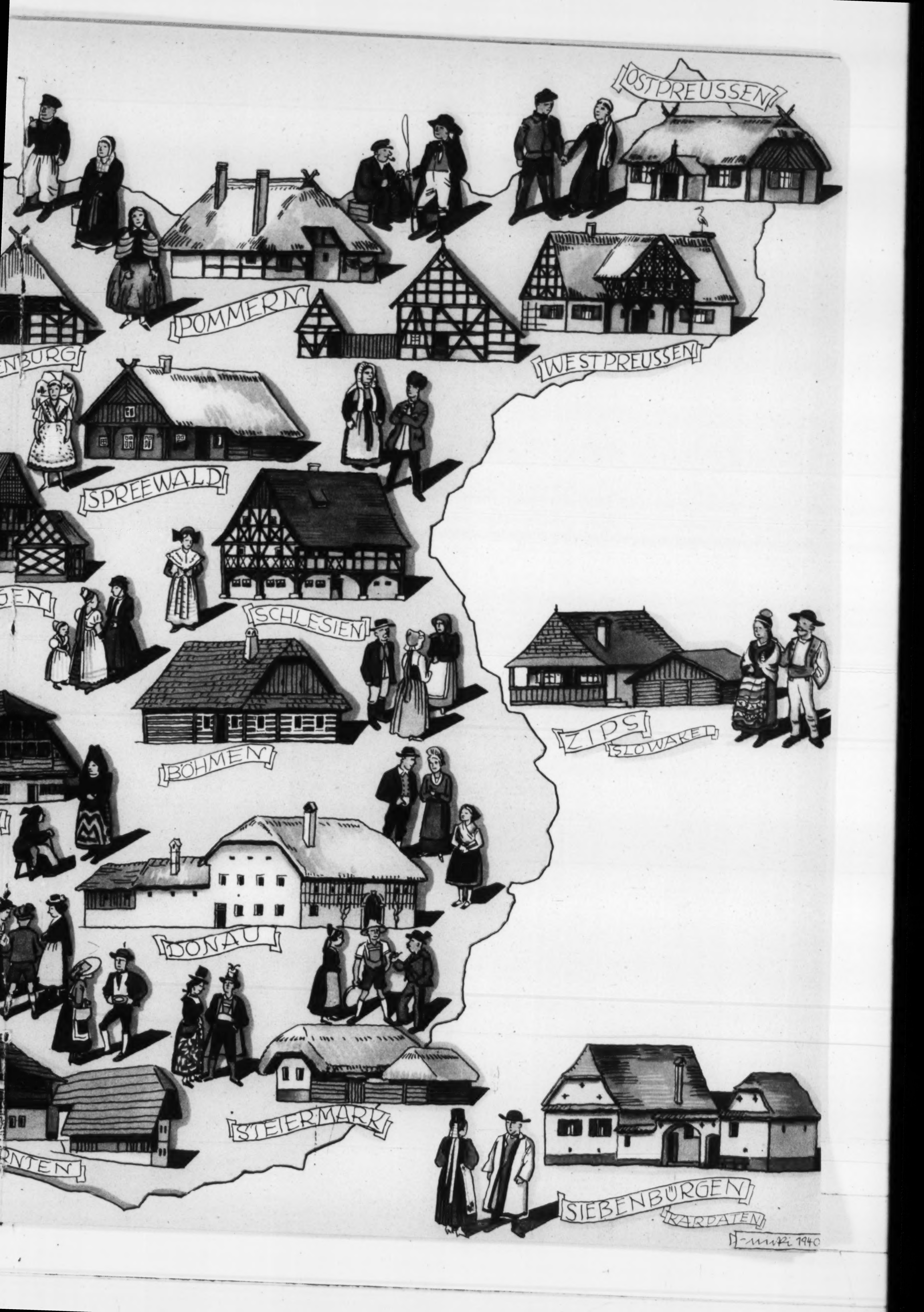
Fast täglich meldet der Bericht des Oberkommandos der Wehrmacht, daß die Gruppe Nar-



Mitternachtssonne liegt über dem Rombaksfjord und Rombaken. Zwei Landzungen springen in den Fjord: die Landenge von Strömmen. Diese schmale Durchfahrt verteidigte einer der deutschen Zerstörer unter dem mit dem Ritterkreuz ausgezeichneten Korvettenkapitän Wolff, der im konzentrierten Feuer feindlicher Einheiten den Rückzug von drei anderen deutschen Zerstörern in den Rombaksbotn deckte, als sie alle Munition und die Torpedos verschossen hatten

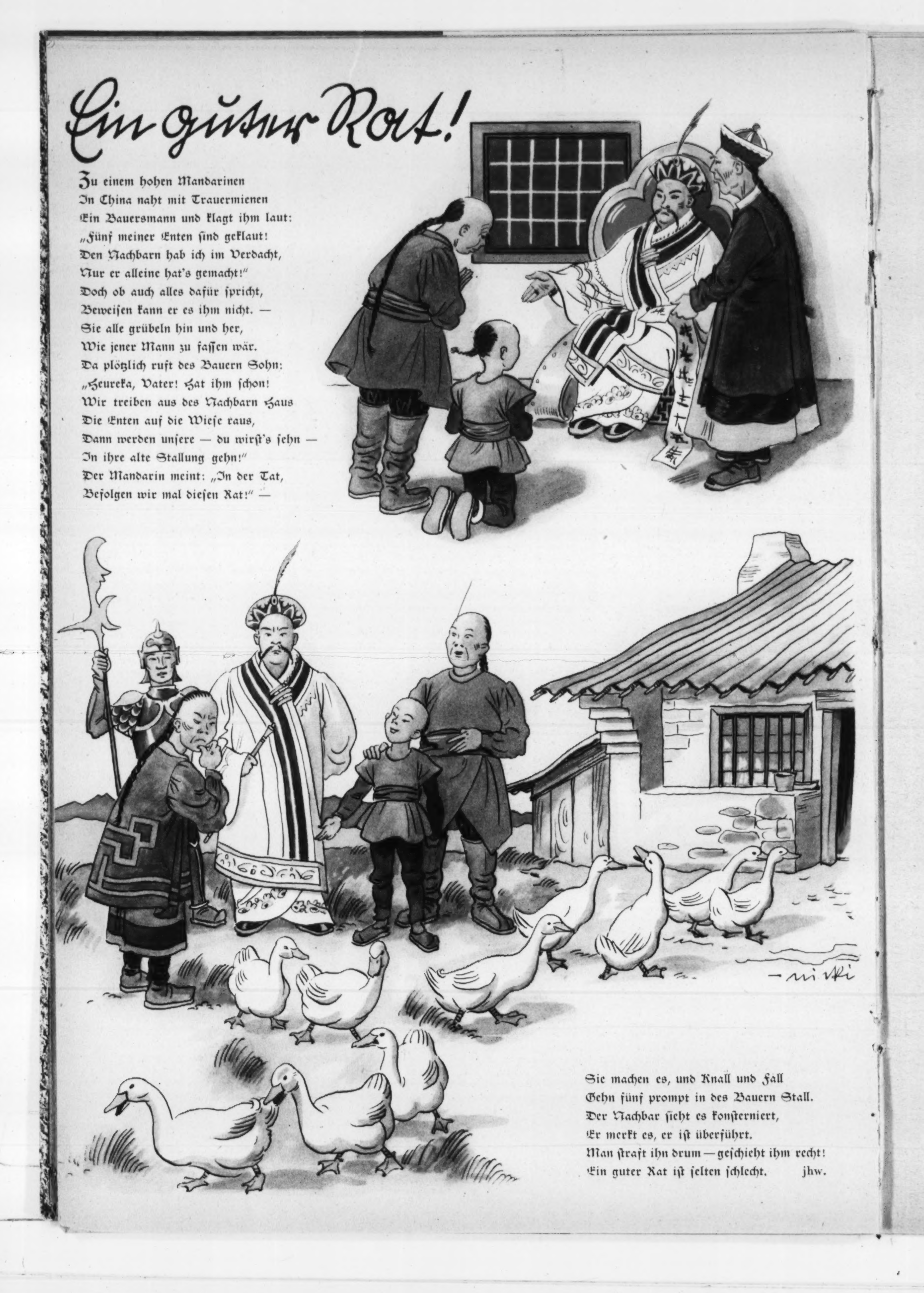



Der deutsche Bauer
und sein Haus
SCHLESWIG
FRIESLAND
MECKLENBUR
WESTFALEN
HESSEN
THÜRINGEN
ELSASS
WÜRTTEMBERG
FRANKEN
BADEN
BAYERN
TIROL
SCHWEIZ
KÄRNTE



OSTPREUSSEN
POMMERN
WESTPREUSSEN
SPREEWALD
SCHLESIEN
ZIPS
SLOWAKEI
BÖHMEN
DONAU
STEIERMARK
SIEBENBÜRGEN
KARPATEN
1940

Ein guter Rat!



Zu einem hohen Mandarinen
In China naht mit Trauermienen
Ein Bauersmann und klagt ihm laut:
„Fünf meiner Enten sind geklaut!
Den Nachbarn hab ich im Verdacht,
Nur er alleine hat's gemacht!"
Doch ob auch alles dafür spricht,
Beweisen kann er es ihm nicht. —
Sie alle grübeln hin und her,
Wie jener Mann zu fassen wär.
Da plötzlich ruft des Bauern Sohn:
„Heureka, Vater! Hab ihn schon!
Wir treiben aus des Nachbarn Haus
Die Enten auf die Wiese raus,
Dann werden unsere — du wirst's sehn —
In ihre alte Stallung gehn!"
Der Mandarin meint: „In der Tat,
Befolgen wir mal diesen Rat!" —

Sie machen es, und Knall und Fall
Gehn fünf prompt in des Bauern Stall.
Der Nachbar sieht es konsterniert,
Er merkt es, er ist überführt.
Man straft ihn drum — geschieht ihm recht!
Ein guter Rat ist selten schlecht. jhw.

vik in schweren Abwehrkämpfen gegen ungeheuer überlegene Feindkräfte steht. Sechs Wochen geht schon dieser Kampf! An allen Fronten drückt der Gegner! Täglich schießt die englische Schiffsartillerie in die Stadt und die Stellungen entlang der Erzbahn und eine polnische Landbatterie mit einem guten Beobachtungsstand von der gegenüberliegenden Seite bei Ankenes nach Narvik. Es gibt keine Abwehr gegen diesen Beschuß. In Ankenes, der anderen Seite der Narvikbucht, stehen einer Kompanie Gebirgsjäger, die durch Marinesoldaten verstärkt ist, und einem Zug Fallschirmjäger drei polnische Gebirgsbataillone gegenüber. Die Abteilung des Westflügels an der Nordfront hat 17 schwere MGs. gegen 90 auf norwegischer Seite. Die Überlegenheit ist ungeheuer! Aber ebenso stark ist der Wille, Narvik und die Erzbahn zu verteidigen!

Französische Legionäre bei Narvik gelandet

Die Beobachtungsstelle auf dem Hang meldet dem Bataillonsgefechtsstand in den späten Abendstunden des 27. Mai, daß starke englische Streitkräfte einlaufen. Aus dem Ofotenfjord tauchen sie auf, ein Flakkreuzer, drei Kreuzer und acht Zerstörer mit mehreren Transportschiffen. Der Verband nimmt Kurs auf Narvik! Einige Stunden vor Mitternacht beginnt der heftigste Artilleriebeschuß seit dem 13. April, dem Tag des ruhmreichen Seegefechts deutscher Zerstörer gegen die englische Übermacht vor Narvik. Aus allen Kalibern heult es in die Stadt, in die Stellungen und auf die Erzbahn. Nach dem konzentrierten Feuer auf die Landzunge von Orneset in unmittelbarer Nähe Narviks an der Erzbahn ist anzunehmen, daß der Feind aus den mitgeführten Transportern hier eine Landung vornehmen wird. Das feindliche Feuer wird immer heftiger. Nach Mitternacht steigert es sich zu rasender Schnelligkeit. Unter dem Schutz dieses Feuers landen zahlreiche Boote an der Landzunge von Orneset. In sie hinein peitscht das deutsche Maschinengewehrfeuer. Wo sich aber jetzt deutsche Abwehr zeigt, dahin richtet sich die Feuerkraft zusammengeballter feindlicher Schiffsartillerie. Dutzende von Booten lösen sich immer wieder von den Transportschiffen. Von der gegenüberliegenden Seite des Rombaksfjords, aus Ovord, stoßen weitere Boote ab und setzen Truppen über. Die deutsche Abwehr, soweit sie noch nicht zusammengeschossen ist, kann nur schwach sein. Rund 2000 Mann der französischen Fremdenlegion hat der Feind gelandet. Zwei Tanks klettern aus unförmigen Landebooten feuernd an Land, ein dritter versackt in einem Schlammloch.

Der Feind geht zum Angriff vor!

Die französischen Fremdenlegionäre, die schon unter afrikanischer Sonne kämpften, gehen sofort zum Angriff vor. Sie müssen auch angreifen, denn hinter ihnen setzt jetzt Sperrfeuer von englischen Zerstörern ein. Wie eine Herde werden sie durch eigenes Feuer im Rücken vorwärtsgetrieben. So schätzt man sie ein: hergelaufene Söldner, heimatlos, kriminell vorbelastet, aber gut als Kanonenfutter für die Alliierten, um hier im hohen Norden einen Erfolg zu erringen. Es entwickelt sich ein harter Kampf! Eine Kompanie Gebirgsjäger und Marinetruppen gehen zum Gegenangriff vor. In die dichten Reihen der Legionäre schlägt deutsches Feuer aus MGs., Maschinenpistolen und Gewehren. Allen voran steht ein Kompanieführer der Gebirgsjäger. Seine Faust umklammert die Maschinenpistole, in die er Ladestreifen um Ladestreifen schiebt. Die Übermacht des Feindes ist aber zu groß! Der feindliche Angriff, immer noch durch die englische Schiffsartillerie von hinten vorgetrieben, gerät zwar ins Stocken. Der ostmärkische Kompanieführer fällt! Langsam müssen sich die deutschen Truppen unter heftigen Abwehrkämpfen zurückziehen.

Narvik wird von den deutschen Truppen geräumt

In seinem Gefechtsstand nimmt der Kommandeur des Abschnitts Narvik die Meldungen entgegen. In der Frühe des 28. Juni muß er sich nach erbittertem Widerstand, um die Gefahr einer Katastrophe zu vermeiden, entschließen, den Befehl zur Räumung Narviks zu geben. Seit dem 9. April verteidigt er die Stadt mit mehreren Kompanien Gebirgsjägern und Zerstörerleuten. Ein Landungsversuch wurde bereits abgewiesen! Aber gegen diese Übermacht ist nichts mehr auszurichten, es sei denn, deutsche Soldaten würden sinnlos geopfert. Kämpfend ziehen sich die wenigen Kompanien zurück. Müde und zerschlagen, mit schwerem Gepäck, mit Waffen, Munition und Verpflegung erreichen die Männer nach 18 Stunden eine vorgesehene neue Verteidigungsstellung. Auch hier gibt es keine Ruhe!

Sofort gehen die Gruppen oder SMG.-Züge der Gebirgs- und Fallschirmjäger und der Marinesoldaten in Stellung. Es ist zu erwarten, daß der Feind nachstürmt. Einen Tag und eine Nacht sind die Männer marschiert, ohne Verpflegung, immer kämpfend, immer unter feindlichem Artillerie- oder MG.-Feuer. Jetzt haben sie etwas Ruhe! Wer weiß, wie lange . . .?

Die Kämpfe um die Erzbahn

An der anderen Seite Narviks, an der entlang des Rombaksfjords die Erzbahn ihren Weg zur norwegisch-schwedischen Grenze nimmt, tobt ein erbitterter Kampf. Hartnäckig wird jeder Tunnel verteidigt. So stark die feindliche Übermacht ist, so groß sind die Verluste auf der Seite des Gegners und auch auf der deutschen Seite. Hier stehen neben den Gebirgsjägern vor allem die Zerstörerbesatzungen mit Fallschirmjägern in einem heldenhaften Abwehrkampf. Unaufhörlich hämmert die feindliche Schiffsartillerie weiter auf die deutschen Stellungen entlang der Erzbahn. Tunnel für Tunnel muß kämpfend aufgegeben werden. Hier haben wochenlang die Seeleute in Stellung gelegen, die sie jetzt gegen die feindliche Übermacht zu verteidigen haben. In einer Phase des Abwehrkampfes ruht die ganze Schwere und Härte der Verteidigung dieser Lebensader der Stadt Narvik bei den Männern der Kriegsmarine. So tapfer wie sie sich mit den feindlichen Seestreitkräften geschlagen haben, so tapfer kämpfen sie auch hier entlang der Erzbahn mit Waffen, die denen des Gegners weit unterlegen sind. Rasch nach vorn geworfene Kompanien von Fallschirmjägern bauen eine neue Verteidigungsstellung auf, an der dem Eindringen des Gegners Halt geboten werden soll. Noch einmal werden die Stellungen am anderen Tag bis zum Fluß Orneelven zurückgenommen, weil sich hier eine noch günstigere Verteidigungsmöglichkeit bietet.

Elf Tage Sturm, Schnee und Regen . .

Die Tage von der Landung bei Orneset bis zur Befreiung Narviks waren die härtesten. Alle Reserven sind in Stellung gegangen. Nachschubkompanien der Kriegsmarine liegen auf den Höhen vor Sildvik in Stellung, um ein weiteres Vordringen des Gegners zu verhindern. Eine Schlechtwetterperiode setzt ein, wie sie in den zwei Monaten des Kampfes noch nicht zu verzeichnen gewesen ist.

Sturm peitscht die Höhen, unermüdlich tropft der Regen, Schneeböen fegen über die Felsen, auf denen die Gebirgsjäger, Zerstörerfahrer und Fallschirmjäger in treuer Waffenkameradschaft in Stellung liegen. Nackter, kahler Fels ohne Baumbestand ist hier. In Felshöhlen, durch die das Wasser rieselt, liegen die Männer. Schutzlos der Kälte preisgegeben, die Marinesoldaten unvollständig ausgerüstet mit schlechtem Schuhzeug, ohne Decken und Zeltbahnen, so kämpfen sie mehr mit dem Unwetter als mit dem Gegner, dessen Operationen auch gelähmt werden. Eine Unterstützung durch die Luftwaffe ist bei diesem Wetter nicht möglich. Sie wollen helfen, die Männer der Kampfgeschwader aus Drontheim und Mosjoen. Über die in Nebel gehüllten Felskuppen hört man das Motorengeräusch schwerer deutscher Bomber, die vergeblich darauf warten, daß einmal die Wolkendecke aufreißt und Bomben und Maschinengewehrgarben der hart kämpfenden Truppe einige Entlastung bringen kann.

Deutsche Truppen rücken wieder vor

Ein Spähtrupp stellt fest: die gegenüberliegende Höhe ist feindfrei! Weitere Spähtrupps werden ausgesandt. Sie stoßen vor! Immer weiter! Ins Leere! Ein Gruppenführer der Gebirgsjäger kehrt um: nach der Karte muß er kurz vor Narvik stehen. Meldung an den Bataillonsgefechtsstand: Die Höhen sind nicht mehr vom Feind besetzt! Kurz entschlossen geben die Kommandeure Befehl, vorzurücken.

(Fortsetzung folgt)



Eines Tages kam der Stammführer zu Lutz und sagte: „Du übernimmst die Gefolgschaft zwei!“

„Jawoll!“ rief Lutz und gab dem Stammführer die Hand.

„Und dann mußt du jetzt zur Gebietsführerschule. Hoffentlich kommst du mit dem K.-Übungsleiterschein und der Abnahmeberechtigung für das HJ.-Leistungsabzeichen wieder!“

„Jawoll, Stammführer!“ Lutz strahlte übers ganze Gesicht.

„Pack deine sieben Sachen, übermorgen fängt der Kursus an!“ meinte der Stammführer noch und ging.

Lutz war stolz; er sollte die Gefolgschaft zwei fortan führen. Lutz wollte es schon schaffen. Zunächst beschäftigte er sich mit dem Gedanken, daß er nun für zwei Wochen zur Gebietsführerschule mußte. Da war noch allerhand zu erledigen. Zunächst ging Lutz zur Sozialstelle seines Bannes, dann zu seinem Betriebsführer — und schließlich war es geschafft. Einen Tag später saß Lutz in der Bahn und fuhr zur Führerschule.

Er war nicht wenig erstaunt, als er sah, daß die Führerschule in einem alten Schloß untergebracht war. Der Schloßturm mit den Dachschindeln, die in der untergehenden Abendsonne blinkten, schien ihm geradezu romantisch. Da kam auch schon der U.v.D. Er empfing die angetretene Lagermannschaft und führte sie in den Schlafraum.

„Das sind eure Spinde hier, klar? Da baut ihr eure Brocken rein, aber pickfein, das sage ich euch! Na, wir werden's ja noch lernen. Und da drüben stehen eure Betten. Kommt jetzt mit in die Kammer, da gebe ich euch reine Bettwäsche und Drillichanzüge!“

Sie stiegen die steile Wendeltreppe im Schloßturm empor, höher und höher, fast wollte es kein Ende nehmen. Schließlich gelangten sie zur Kammer. „Wie groß?“ fragte der U.v.D. den ersten. „1,76!“ Zack, da flog eine Hose durch die Luft, ein Rock, Bettzeug, eine Decke und was man sonst noch alles gebraucht.

*

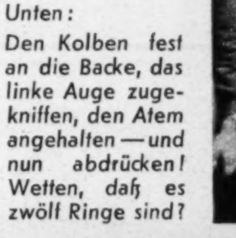
„Aufstehen! Raustreten zum Frühsport!“

Ach ja, das war ein zu bekannter Ruf, als daß man ihn überhört hätte. Es gab kein langes Hin- und Herdrehen im Bett wie zu Hause, man sprang mit einem kühnen Satz aus seiner Schaukel, tappte im Dunkel nach dem Lichtschalter und wischte sich die Augen. Ach so ja — Frühsport! Wo hatte man doch nur die Turnschuhe im Spind hingestellt? Das Spind war ja so verflucht groß, daß man am Ende seine Brocken gar nicht mehr wiederfinden konnte. Unten im Appellflur hörte man die Pfeife des U.v.D. trillern. Es wurde allerhöchste Eisenbahn . . .

„Sieben Minuten hat es gedauert, meine Herren!“ stellte der U.v.D. fest und machte ein Gesicht, als wenn nun die Welt unterginge. „Sieben Minuten!“ wiederholte er stöhnend und sah in die verschlafenen Gesichter seiner Jungen. „Wenn das so weitergeht, werde ich andere Seiten aufziehen. Ich heiße übrigens Fritz Benders, — bin der Sportlehrer — werdet noch Gelegenheit haben, mich kennenzulernen — links um — im Laufschritt marsch, marsch — folgen!“

Um halb acht war Revierreinigen. Mit Besen, Schrubbern, Aufnehmern und Putzeimern bewaffnet, begann somit der erste „reguläre“ Dienst in der Führerschule. Der Kaffee war eine willkommene Abwechslung.

So handhabt man das Gewehr, die Braut des Soldaten. Wer jetzt aufpaßt und sich alles genaumerkt, hat es als Soldat entschieden besser und kann den anderen was vormachen



Unten: Den Kolben fest an die Backe, das linke Auge zugekniffen, den Atem angehalten — und nun abdrücken! Wetten, daß es zwölf Ringe sind?



Dann ging es an die Gewehre.

Die hatte man nämlich noch gar nicht gesehen. Sie standen im Appellflur fein ausgerichtet an der Wand und rochen nach Öl. Es erwies sich, daß jeder schon einmal eine Knarre in der Hand gehabt hatte und man deshalb nicht anfangen mußte mit: „Das Gewehr besteht aus . . . .“ Es ging nämlich gleich auf den Schießstand.

Kurz vor Mittag veranstaltete man Ordnungsübungen, die sich einer besonderen Beliebtheit erfreuten und deshalb jeden Tag wiederholt wurden. Einmal ließ einer dabei sein Gewehr fallen. Das ist so ziemlich das schlimmste, was einem angehenden Soldaten passieren kann. Natürlich mußten alle dafür büßen.

„Auf den Feldherrnhügel, marsch, marsch — hinlegen! Aufstehen! Achtung!“

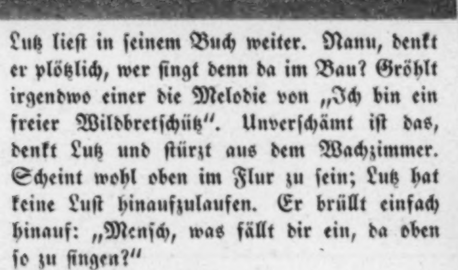
Zack, da standen sie. Ihr rascher Atem verwandelte sich in weiße Nebelfahnen, die Nasen waren rot, aber die Augen glänzten, denn es machte Spaß . . .

Lutz schiebt Wache. Eben hat er draußen vor dem Schilderhaus gestanden; nun sitzt er im Wachzimmer über seinem Buch, das er aus der Schulbibliothek bekommen hat. Die anderen kehren vom Ausmarsch zurück. Sie singen ein Lied. „Ich bin ein freier Wildbretschütz . . ." Dann halten die Jungen auf dem Hof und treten in ihre Stuben weg.

Ausmarsch ins Gelände

Lehrgang angetreten!





Lutz liest in seinem Buch weiter. Nanu, denkt er plötzlich, wer singt denn da im Bau? Gröhlt irgendwo einer die Melodie von „Ich bin ein freier Wildbretschütz". Unverschämt ist das, denkt Lutz und stürzt aus dem Wachzimmer. Scheint wohl oben im Flur zu sein; Lutz hat keine Lust hinaufzulaufen. Er brüllt einfach hinauf: „Mensch, was fällt dir ein, da oben so zu singen?"

Jäh verstummt der Gesang.

Der Übeltäter kommt die Treppe herunter. Jetzt geht es Lutz durch Mark und Bein, der Führer vom Dienst war es! Lutz reißt die Knochen zusammen.

„Ach, du bist der Mann, der hier so die Klappe aufreißt! Haha, paß nur auf, daß ich dich nicht in den Keller sperre, kannste Briketts putzen, verstanden?"

Lutz rappelt sich auf. „Jawoll" sagt er und verschwindet im Wachzimmer . . .



„Ich möchte mal gerne wissen, was dieser Hebel hier bedeutet?" „Der ist zum Sichern und Entsichern, du Schlaukopf!"

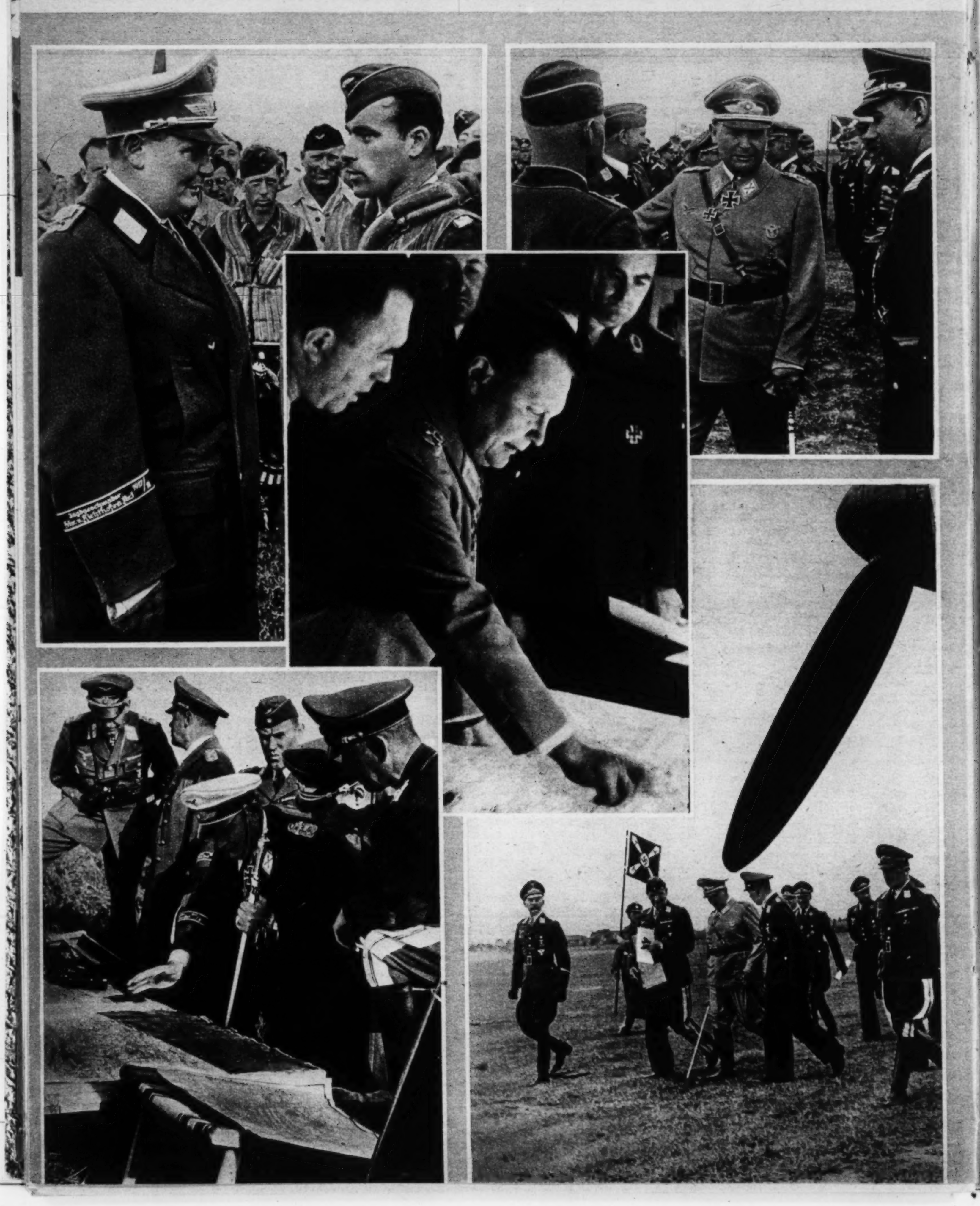


Es wären noch so viele Dinge, über die man berichten könnte. Der Tagesverlauf in einer Führerschule ist vielseitig und interessant, und wer einmal in einem Zeltlager gewesen ist, wird sich gewiß noch gerne all der vielen Begebenheiten aus dem Dienstleben erinnern. So geht es auch unseren jungen Führern, die auf den Gebietsführerschulen ihr geistiges und fachliches Rüstzeug bekommen für ihre Arbeit in den Einheiten.

Das Ziel aller Arbeit ist: aus den jungen Führeranwärtern fähige Führer zu machen, die in der Lage sind, draußen in Stadt und Land die jungen Kameraden vormilitärisch auszubilden, auf daß sie einmal Soldaten werden, wie der Führer sie braucht. W. S.

Schießen ist Übungssache; so lernt man am besten liegend freihändig zu schießen

Im Hauptquartier des
REICHSMARSCHALLS



Major Wick starb den Heldentod



Am 4. Dezember gab der Wehrmachtbericht bekannt:

> **Der Kommodore des Jagdgeschwaders Richthofen, Major Wick, kehrte nach seinem 56. Luftsieg vom Feindflug nicht zurück. Damit hat die deutsche Luftwaffe einen ihrer kühnsten und erfolgreichsten Jagdflieger verloren. Major Wick, der für seinen heldenhaften Einsatz im Kampf für die Zukunft des deutschen Volkes mit dem Eichenlaub zum Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes ausgezeichnet war, wird im deutschen Volke und vor allem in der deutschen Jugend als Vorbild fortleben.**

Wir haben ihn alle gekannt, wenn wir ihn auch nie sahen oder sprachen. Er war einer von den Männern, denen unser Herz und unsere Begeisterung gehörten. Major Wick führte das Jagdgeschwader, dessen letzter Weltkriegskommandant unser Reichsmarschall war, im heldenhaften Geist und wagemutigen Einsatz, wie es der Heldentod des Mannes verlangte, dessen Namen das Geschwader trug: Richthofen. Wie ihn, wird die Jugend Leben und Kampf des Majors Wick nie vergessen.

. . . 9. November (PK.)

Täglich drängen sich viele Frontsoldaten aller Waffengattungen, sie wollen den Mann sehen und ihm die Hand drücken, der an der Grenze des Kämpferischen mit persönlichem Mut und beispiellosem Pflichtbewußtsein das deutsche Soldatentum in heldenhaftester Art verkörpert. Major Helmuth Wick, der fast täglich ein Ruhmesblatt nach dem anderen in die Geschichte der deutschen Luftwaffe heftet, wurde durch den Führer mit dem Eichenlaub zum Ritterkreuz ausgezeichnet und vom Reichsmarschall unter gleichzeitiger Beförderung zum Major zum Kommodore des siegreichen Jagdgeschwaders ernannt. Jeder Volksgenosse, jedes Kind in der Heimat kennt seinen Namen! Wir, die wir stets um ihn sind, haben ihn noch nie anders erlebt als mit lächelndem Gesicht, mit freundlichen Worten für jeden Kameraden und als vorbildlichen Führer in den Minuten schwersten Kampfes. Seine Kampfkraft und sein siegreiches Fliegerleben liegt in seiner Natur und soldatischen Erziehung begründet. Das Schicksal hat ihm zum soldatischen Führer berufen! Hören wir also, was uns Major Wick über sein bisheriges Leben erzählt.

Aus meiner Jugend

„Das eindruckvollste Erlebnis meiner früheren Kindheit ist noch heute fast bildhaft in meiner Erinnerung. Es waren die Fliegerangriffe auf meinen Geburtsort Mannheim. Am 5. August 1915 hielt ich dort mit lautem Geschrei meinen Einzug in die Welt.

Wie heute, so zogen wir auch damals in den Keller, der allerdings erheblich primitiver war. Von dort konnten wir in schauriger Nähe das Detonieren der Bomben und das Krachen der Abwehrgeschütze vernehmen. Für uns Kinder waren die Luftschutzräume aber eine viel größere Angstquelle als der Höllenlärm des eigentlichen Angriffes, obwohl eines Tages eine Bombe sogar unser Haus traf. — Gott sei Dank ein Blindgänger.

Jedoch will ich mit der Schilderung dieser Begebenheiten nicht den Eindruck erwecken, daß meine spätere Berufswahl damit zusammenhinge oder gar vorbestimmt sei.

Meine Jugend verlebte ich in den Städten Heidelberg, Hannover, Danzig und Königsberg. Durch ausgedehnte Reisen, die sich über ganz Deutschland verteilten, lernte ich das Reich, seine Landschaft und seine Menschen kennen. Es gibt heute kaum eine Gegend in Deutschland, die ich nicht gesehen habe. Leider hatte ich nicht das Glück, wie mein Bruder, noch in Afrika geboren zu sein, und so auch einmal außerhalb des Reiches in seinen Kolonien gelebt zu haben. Mein Vater ist Ingenieur und war bis kurz vor Ausbruch des Krieges in Swakopmund in Deutsch-Südwestafrika, wohin ihn meine Mutter begleitet hatte.

Ein großer Verlust für uns war der Tod meiner Mutter im Jahre 1922, die von uns Kindern — ich habe noch einen Bruder und eine Schwester — abgöttisch geliebt und verehrt wurde. Damals siedelte mein Vater mit uns nach Danzig über und eine Schwester meiner Mutter nahm unsere Erziehung dort in ihre Hände.

Meine erste bewußte Begegnung mit der deutschen Reichswehr erfolgte 1929 in Königsberg. Vorher hatten wir in Danzig gewohnt und dort gab es ja bekanntlich keine Reichswehr. Nach dem Aufenthalt und dem erfolgreichen Abschluß in einem Geländesportlager stand es für mich fest, Soldat zu werden. Da unsere Wohnung in der Nähe des Flugplatzes lag, war es für uns Jungens klar, daß wir alle freie Zeit und dabei auch die, die an sich für Schularbeiten verwendet werden sollte, grundsätzlich dort auf dem Flugplatz verbrachten. Mein Bruder war inzwischen Offizier im Heer geworden. Ich meldete mich 1933 zur Luftwaffe, nachdem ich das Abitur und den Arbeitsdienst hinter mir hatte.

Das Soldatenleben beginnt

1936 trat ich als Fahnenjunker bei einer Luftkriegsschule in die Luftwaffe ein. Die erste Zeit der infanteristischen Ausbildung ist uns Fahnenjunkern eine Enttäuschung gewesen. Wir glaubten gleich mit dem Fliegen beginnen zu können und mußten erfahren,

daß ein guter Flugzeugführer vorerst ein ausgezeichneter Soldat sein muß. Wir erkannten auch bald, nachdem die fliegerische Ausbildung begonnen hatte, daß dieser Grundsatz durchaus richtig ist. Meine ersten Starts auf dem „Stieglitz" und mein erster Alleinflug waren die schönsten Erlebnisse dieser Zeit. Leider ging es mir dann fliegerisch gar nicht so ausgezeichnet, wie man es heute annehmen dürfte. Ich war in der Anfangsschulung kaum mehr als ein Durchschnittsflugzeugführer, und habe erst auf der Jagdfliegerschule das Eis gebrochen und mich langsam etwas über den Durchschnitt hinausgehoben. Nach einigen Kommandierungen kam ich erstmalig zu einem aktiven Jagdgeschwader, das unter der Führung des jetzigen Oberst Ibel stand. Dort flogen wir die „Arado 68" und wären auch mit dieser alten Krähe, wie wir sie nannten, begeistert in den Krieg gezogen. Aber es kam leider nicht zu Feindeinsätzen. Nachdem wir unseren Standort verlegt hatten, wurde ich im Januar 1939 als junger Leutnant zur 1. Staffel eines Jagdgeschwaders versetzt. Hier war es auch, wo ich zum ersten Male die Me 109 flog und unter der Führung meines Staffelkapitäns, Hauptmann Mölders, meines großen Vorbildes, zu einem brauchbaren Offizier und Jagdflieger herangebildet wurde. Diese Zeit in der Staffel des Oberleutnants Mölders war für mich und meine jetzigen Erfolge bestimmend. Nachdem ich anfangs als Rottenflieger mich in die Staffel eingelebt hatte, gab mir Oberleutnant Mölders Gelegenheit, mich in kurzer Zeit bis zum Schwarmführer emporzuarbeiten. Seiner Anleitung habe ich es zu verdanken, daß ich schon in den ersten Luftkämpfen des Krieges erfolgreich war. In seinem Sinne und mit seinen Grundsätzen habe ich in der Folgezeit sowohl in der Luft als auch auf der Erde weitergearbeitet.

Als Jagdflieger im Luftkampf

Am 1. September 1939 wurde ich wieder zur 1. Gruppe eines Jagdgeschwaders versetzt. Kurze Zeit später schon hörte ich von den Abschüssen meiner ehemaligen Gruppe und Staffel. Die zwei Monate, während welcher wir nicht an der Front eingesetzt waren, waren für mich nicht angenehm, denn in dieser Zeit konnte sich mein ehemaliges Geschwader zum erfolgreichsten Deutschlands emporarbeiten. Währenddessen saß ich in steter Bereitschaft in meiner Maschine und haderte mit meinem Schicksal. Ausgerechnet in dieser Zeit mußte ich von der Front wegkommen. Der Abschied von Oberleutnant Mölders und der Staffel sowie von der Gruppe war mir ohnedies sehr schwer gefallen. Sehr langsam erst lebte ich mich in den neuen Verband ein und begrüßte, wie alle meine Kameraden, begeistert unsere Verlegung an die Front. Endlich Feindflüge, auch wenn wir nur Frontüberwachungsaufträge hatten. Schon bei meinem sechsten Frontflug hatte ich die erste Feindberührung und den ersten Luftkampf meines Lebens. Es gelang mir, meinen ersten Luftsieg zu erringen. Heute weiß ich, daß ich bei diesem Abschuß sehr viel Glück entwickelt habe, ich weiß aber auch, daß mir dieser erste Erfolg in meinem ersten Luftkampf moralisch eine gewisse Überlegenheit und Ruhe gegeben hat, die notwendig ist, um überhaupt abzuschießen. Bei diesem Luftkampf hatte das Geschwader seine ersten drei Abschüsse. Kurz darauf wurde einem Oberfeldwebel und mir als ersten Flugzeugführern des Geschwaders das E.K. II verliehen.

Im Winter 1939/40 hatten wir nie Feindberührungen und waren schon fast verzweifelt, als endlich im Frühjahr eine Anzahl Moranes gesichtet wurden, die sich uns zum Luftkampf stellten. Schrecklich aufgeregt, und begierig, möglichst schnell und viel abzuschießen, habe ich damals viel zu heftig geschossen und bin, wenn auch ohne Treffer, so leider auch ohne Erfolg zum Hafen zurückgekehrt.

Großer Sieg gegen überlegenen Feind

Nach Einsetzen des Frankreichfeldzuges am 10. Mai 1940 häuften sich die Luftkämpfe und Abschüsse. Bis zum Abschluß dieses Feldzuges hatte ich in 11 Luftkämpfen 13 Luftsiege errungen. Ich führte eine Staffel und hatte auch innerhalb der Staffel große Erfolge. An einem Tage gelang es mir, in einem Luftkampf gegen etwa zehnfach überlegenen Gegner vier feindliche Jäger abzuschießen. Es war ein großer Tag, und ich hatte damals im ganzen erst drei Abschüsse, so daß dieser Erfolg für mich eine Wendung bedeutete. An beiden darauffolgenden Tagen schoß ich in zwei Luftkämpfen je zwei weitere französische Jäger vom Typ „Bloch 152" ab.

Nachdem ich von meinem 100. Frontflug zurückkehrte, bei dem ich meinen 10. und 11. Luftsieg errungen hatte, stand das Bodenpersonal der Staffel und hauptsächlich meines Schwarmes unten an dem Liegeplatz meines Flugzeuges. Mein Schwarmmeister überreichte mir als erstem Flugzeugführer der Gruppe aus Anlaß meines 100. Frontfluges einen wunderbaren Blumenstrauß und kredenzte mir dazu ein Glas Wein. Selten habe ich mich so gefreut und selten hat sich nach außen hin die Anerkennung des Bodenpersonals so gezeigt, wie in diesem Augenblick, als ich aus der Maschine stieg und ganz verblüfft diese Ehrung entgegennahm.

Während des ganzen Frankreichfeldzuges flog Leutnant F. als mein Rottenflieger und behauptete immer, er habe ein Abonnement auf den ersten Rang bei allen Luftkämpfen. Ganz zu Anfang des Krieges wurde mir ein Spazierstock geschenkt, in dem mein Rottenflieger für jeden Luftsieg einen Winkel einkerbte, den Typ und den Tag danebenschrieb.

Meine ersten Kämpfe über der englischen Insel

Dann kam eine lange Zeit der Ruhe, bis wir endlich an der Kanalküste eingesetzt wurden. Noch vor Anfang der großen Englandeinsätze erreichte ich erstmalig die englische Insel. Da ich mit Leutnant F. allein war, hatte ich zuerst die Absicht, baldmöglichst nach Hause zurückzukehren. Plötzlich entdeckte ich an einer Wolke 14 Spitfires. Sofort zog ich hoch und konnte meinen Angriff unbemerkt ansetzen und durchführen. Das letzte Flugzeug der Engländer mußte dran glauben. Es flog auseinander und die Einzelteile schlugen an der Küste auf. Die Spitfire-Staffel hatte selbst nichts bemerkt, und ich ärgere mich heute noch, daß ich nicht noch eine zweite Maschine aus diesem ahnungslosen Haufen herausgeschossen habe. Da wir damals nur in Rotte flogen, hielt ich es aber doch für ratsam, zu unserem Hafen zurückzukehren, da wir uns gegen diese Übermacht auf keinen Fall in Luftkampf und Gekurbel einlassen durften. Das war drei Tage vor meiner Beförderung zum Oberleutnant, die am 21. Juli 1940 erfolgte.

Das Ritterkreuz durch den Reichsmarschall in Karinhall verliehen!

Im August begannen dann die großen Einsätze gegen England, deren schwerster zweifellos der erste war. An diesem Tage ist es mir zum ersten Male aufgegangen, welche ungeheure Nervenanspannung notwendig ist, um mit einem einmotorigen Einsitzer weit über 100 Kilometer über den „Bach" zu fliegen. An der englischen Küste entwickelte sich ein schwerer Luftkampf, in dem selbst ich es einmal aufgegeben hatte und der Meinung war, daß ich aus diesem Höllentanz lebendig jedenfalls nicht mehr herauskommen würde. Aber dieser Komplex war nur kurz, und es gelang mir nach dessen Überwindung, drei Engländer in den Kanal zu schicken. In den nächsten Luftkämpfen erreichte ich dann meinen 20. Abschuß. Am 29. August 1940 wurde mir vom Reichsmarschall persönlich in Karinhall das Ritterkreuz zum Eisernen Kreuz verliehen. In den vier Tagen Urlaub, die ich in Berlin verbrachte, konnte die Gruppe in den ersten Einsätzen gegen London große Erfolge erzielen, so daß einige Flugzeugführer meiner Gruppe bei meiner Rückkehr zum Verband mir sehr nahe gekommen waren.

Ich führte die siegreiche Jagdgruppe

Am 4. September 1940 wurde ich zum Hauptmann befördert und zum Kommandeur der 1. Gruppe eines Geschwaders ernannt. Innerhalb von drei Tagen gelang es mir dort, sechs weitere Luftsiege zu erringen. Mit 28 Abschüssen ging ich längere Zeit mit meiner Gruppe in Ruhe. Als die Einsätze wieder begannen, konnte ich die Gruppe in kurzer Zeit zu großen Erfolgen führen und in weniger als einem Monat 52 Abschüsse mit ihr erzielen. Damit ist sie zu der erfolgreichsten Gruppe überhaupt emporgestiegen. Ich selbst konnte in kurzer Zeit 13 weitere Engländer abschießen und errang damit meinen 41. Luftsieg, meine Gruppe den 262.

Anerkennung durch Führer und Nation

Am 6. Oktober 1940 wurde ich zum Reichsmarschall nach Berlin befohlen.

Am 8. Oktober 1940 überreichte mir der Führer in seinem Berghof das Eichenlaub zum Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes. Ich hatte das Glück, in dem Sonderzug des Führers nach Berlin mitfahren zu dürfen und dabei längere Zeit mit dem Führer zusammen zu sein. Es war ein großes und einmaliges Erlebnis für mich, für das ich meinem Schicksal dankbar bin.

Nach meiner Rückkehr zur Front konnte ich in dem nächsten Einsatz wieder einen englischen Jäger abschießen.

Am 20. Oktober 1940 meldete ich mich wieder beim Reichsmarschall. Ich wurde zum Major befördert und zum Kommodore eines Geschwaders ernannt."

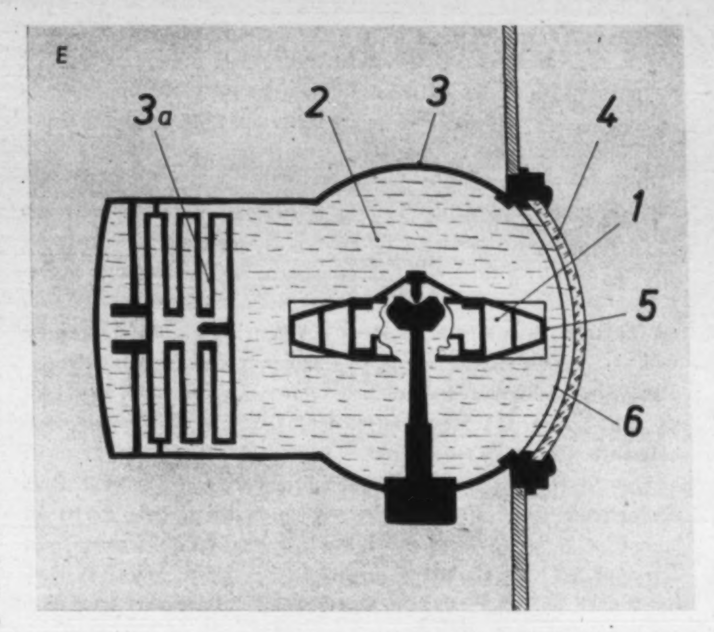
Kriegsberichter Oskar Lachmann

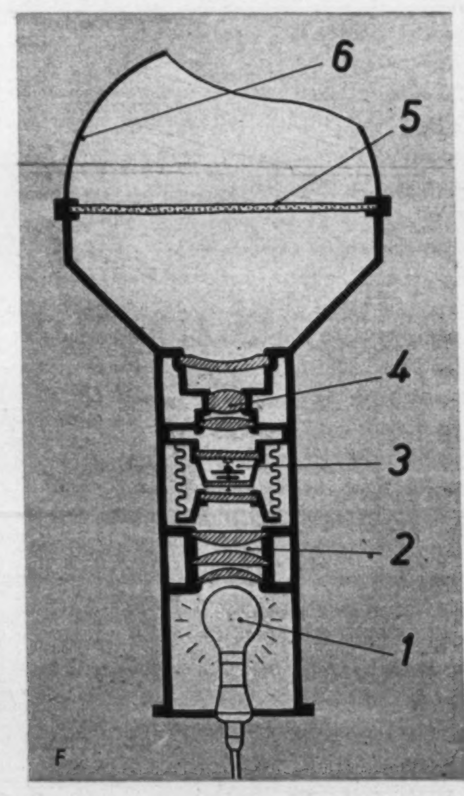
DER FLUGZEUGFÜHRER UND SEINE INSTRUMENTE

II. (Fortsetzung)

Auf unserer Abb. E seht ihr den Querschnitt durch einen Flugzeugführerkompaß, der allerdings doch etwas anders aussieht als euer Hosentaschenkompaß! Einmal nämlich hat er nicht eine gewöhnliche, auf einer Pinne ruhende Magnetnadel, sondern eine auf einer Pinne gelagerte magnetische „Kompaßrose" (1), d. h. eine kreisrunde Scheibe, wo sich im Inneren Magneten befinden, die die Scheibe in die Nord-Süd-Richtung steuern. Und dann dreht sich die Sache in einer Flüssigkeit (2), mit der der Kompaßkessel (3) angefüllt ist und die dazu dient, die Schwingungen der Rose zu dämpfen und für ein möglichst erschütterungsfreies Funktionieren zu sorgen. Im hinteren Teil des Kessels befindet sich ein sogenannter Ausdehnungskörper (3a), der für einen Ausgleich der aus Temperaturschwankungen sich ergebenden Störungen da ist. Durch ein gewölbtes Glas (4) blickt nun der Flugzeugführer auf den Rand der Rose (5), auf dem sich die 360-Grad-Einteilung der Windrose befindet. Zwischen Rose und Schauglas verläuft genau in der Mitte des letzteren senkrecht der Steuerstrich (6), der sich also immer mit der Himmelsrichtung deckt, nach der das Flugzeug steuert und die der Pilot genau nach Graden von der Kompaßrose abliest.

Einen besonders interessanten Kompaß schließlich zeigt Abb. F, den „Projektionskompaß". Sein eigentliches Magnetsystem, d. h. die Kursrose usw. (3) ist sehr klein, wodurch sich die Reibung der Rose auf der Pinne wesentlich verringert, was wiederum ein besonders genaues Funktionieren der Rose zur Folge hat. Da sich der Flugzeugführer aber „die Augen verderben" müßte, wenn er von einer derartig kleinen Rose den Kurs ablesen sollte, wird das Bild der — übrigens durchsichtigen — Kursrose wie in einem Projektionsapparat mit Hilfe einer Lampe (1) und zwei Linsen (2 und 4) auf eine Mattscheibe (5), die von einer Blendkuppel (6) überdeckt ist, in etwa achtfacher Vergrößerung übertragen.

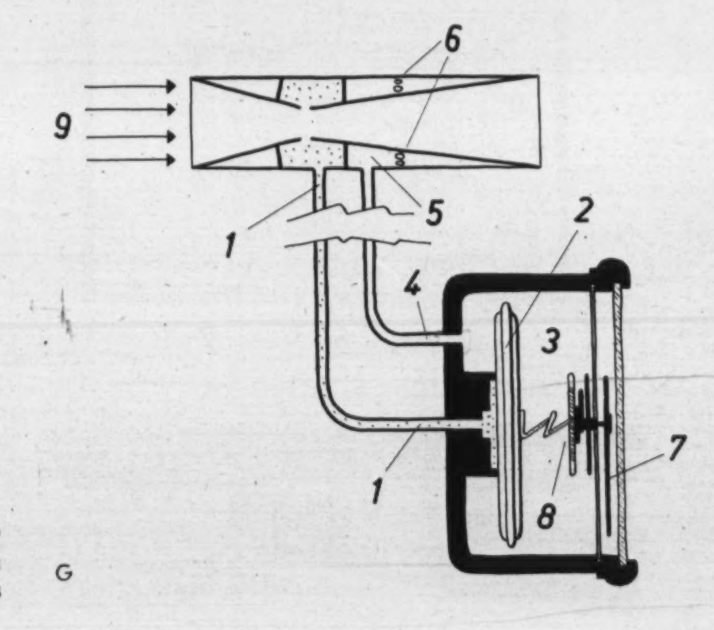




Wenn man sich in Fliegerkreisen einmal verspricht und sagt, daß ein Flugzeug „fährt" statt fliegt, so kostet das unweigerlich Strafe, und zwar mindestens einen Groschen. — Und da ist es nun um so erstaunlicher, daß jenes Instrument, von dem der Flugzeugführer abliest, wie schnell seine Maschine durch die Luft fliegt, in Fachkreisen — Fahrtmesser heißt. — Doch das nur nebenbei.

Wie ist so ein Fahrtmesser beschaffen? Von außen sieht man nichts weiter als ein rundes Zifferblatt mit einer Einteilung nach Stundenkilometern. Die Frage ist also, was sich hinter diesem Zifferblatt abspielt. — Es ist die Luft selbst, die den Fahrtmesser, wenn man so sagen darf, „betreibt". Ihr müßt euch vorstellen, daß je größer die Geschwindigkeit des Flugzeuges ist, um so schneller muß auch der Eintritt der Luft in die Düse sein.

In unserer Abbildung G könnt ihr deutlich sehen, wie der Fahrtwind zur Messung der Fluggeschwindigkeit „eingefangen" wird, nämlich durch eine Düse, die sich vorn am Flugzeug an einer Stelle befindet, die nicht durch den Propellerwind gestört wird. Der Fahrtstrom (9) — so lautet der Fachausdruck — tritt in der Richtung der Pfeile in die Düse ein. Er wird dadurch, daß sich die Düse nach innen zu verengt, gewissermaßen zusammengedrückt und infolgedessen gezwungen, noch schneller durch die Düse hindurchzusausen, als er sowieso schon saust. — An der Stelle, wo die Düse am engsten und auch der Fahrtstrom am schnellsten ist, streicht er durch die Öffnung eines in die Düsenkammer einmündenden Rohres (1). Genau wie bei einer Fixativspritze — wir haben das ja schon das vorige Mal kennengelernt! — wird die in diesem Rohr, und dem was damit zusammenhängt, befindliche Luft durch den darüber hinwegsausenden Fahrtstrom herausgesaugt. — Jetzt kommt es also darauf

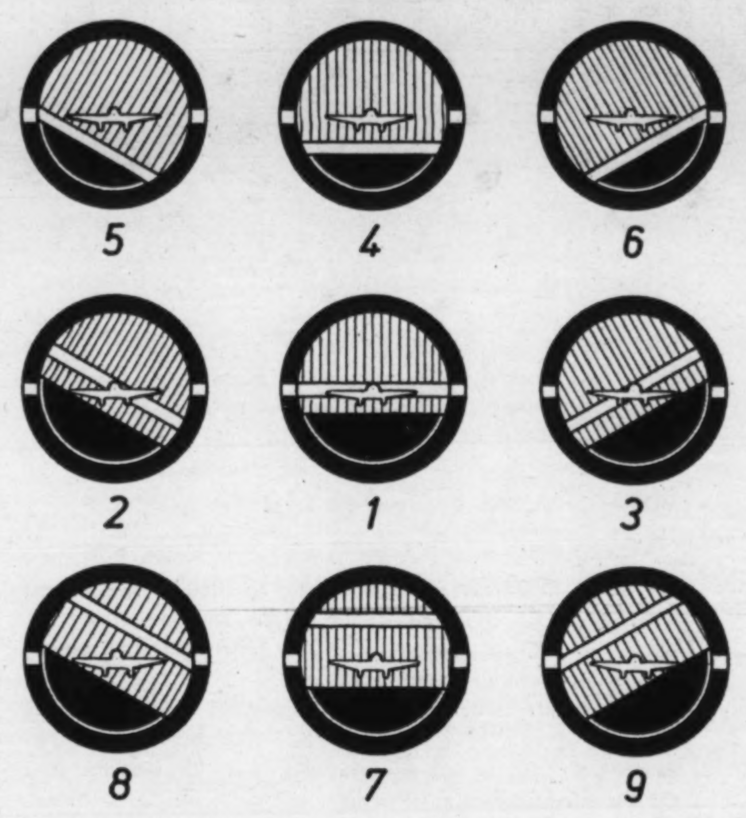


an festzustellen, was mit diesem Rohr zusammenhängt! Denn da muß dann endlich die Stelle sein, wo der Fahrtstrom – indirekt – gemessen wird.

Und so ist es in der Tat! Wie ihr auf unserer Abbildung seht, mündet das Rohr an einer geheimnisvollen Trommel. Diese sogenannte Membrane (2) besteht aus einem dünnen elastischen Metall und enthält – nichts, nicht einmal Luft! Die Folge dieses, man möchte fast sagen bedauerlichen Zustandes der Trommel ist, daß sie einem von außen auf sie einwirkenden Druck von innen keinen Widerstand entgegensetzen könnte und also ihre elastische Oberfläche soweit wie nur irgend möglich „eingedrückt" werden würde. Da sich nun die Trommel in einer mit Luft gefüllten Kammer (3) befindet, die durch ein Rohr (4) mit einer Kammer neben der oben beschriebenen Düse (5) verbunden ist, und da diese zweite Kammer wiederum durch kleine Öffnungen (6) mit der normalen Außenluft in Verbindung steht, ergibt sich, daß die luftleere Trommel dem in der Außenluft herrschenden Luftdruck ausgesetzt ist und also von diesem zusammengedrückt werden würde. – Aber nun kommt das Entscheidende! Der Fahrtstrom erzeugt in dem Rohr Nummer 1 durch das Aussaugen von Luft gewissermaßen das Gegenteil von Luftdruck, nämlich einen sogenannten Sog. Da das Rohr 1 nun gleichfalls an der Trommel mündet, ergibt sich so eine Art Zweikampf zwischen dem Druck und Sog. Das bedeutet aber: je schneller das Flugzeug fliegt, desto stärker ist demzufolge der Sog im Rohr 1, der Druckunterschied erzeugt einen Dosenhub, der über ein Übersetzungswerk (8) auf den Zeiger (7) übertragen wird, und die Sache ist in Ordnung! Denn was innen im Fahrtmesser der Dosenhub ist, liest man dann außen auf dem Zifferblatt als Stundenkilometer ab.

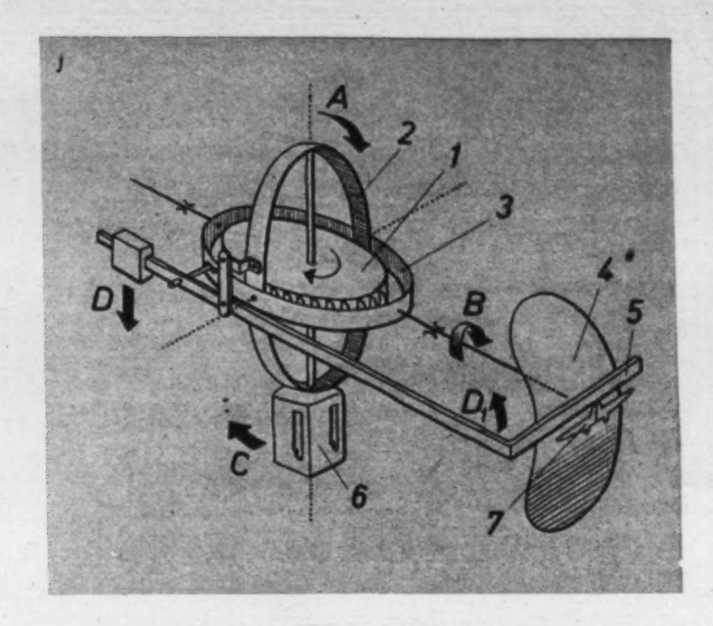
Die ganz Schlauen unter euch werden vermutlich schon gemerkt haben, daß hier die Abart eines Instrumentes beschrieben worden ist, das bei vielen Leuten, die mit der Fliegerei nichts zu tun haben, in der guten Stube hängt: das Barometer, womit auch unten auf der Erde Luftdruck und Luftdruckveränderung gemessen wird. Wir brauchen daher hier nur noch zu erwähnen, daß sich der Flieger die Flughöhe gleichfalls durch eine Art von Barometer anzeigen läßt, den Höhenmesser, dessen Wirkungsweise also darauf beruht, daß der Luftdruck mit zunehmender Höhe immer mehr abnimmt und umgekehrt.

Jedoch interessiert den Flieger nicht nur die jeweilige Flughöhe. Er will vielmehr auch wissen, mit welcher Geschwindigkeit er beim Steigen Höhe gewinnt bzw. beim Abwärtsgleiten an Höhe verliert. Diesem Zweck dient der in Abb. H dargestellte Steig- und Sinkgeschwindigkeitsmesser. Auch hier finden wir wieder die geheimnisvolle Trommel, die übrigens auch „Meßdose" genannt wird (1). Allerdings ist sie diesmal nicht luftleer. Vielmehr steht ihr Innenraum mit einer nach Art der Thermos-



flasche gegen Temperaturschwankungen geschützten Kammer (2) in Verbindung, in die durch ein Röhrchen von allerdings äußerst geringem Innendurchmesser (3) Luft aus Kammer (4) eintritt. Da auch die Kammer, in der sich die Meßdose selbst befindet, durch ein Rohr (5) Verbindung zur Außenluft hat, wirkt auf die Meßdose, solange das Flugzeug geradeaus fliegt, von außen und innen der gleiche Luftdruck, und es ist also nichts Besonderes los.

Jetzt aber steigt das Flugzeug! Dann verringert sich sofort der Luftdruck außerhalb der Dose in der Kammer. Denn diese ist ja mit der Außenluft durch eine große Öffnung (Rohr 5) in Verbindung. Der Druck in der Dose aber kann nur allmählich geringer werden, weil er nur durch die winzigen Röhrchen entweichen kann. Infolgedessen ergibt sich vorübergehend ein Druckunterschied zwischen „außerhalb der Dose" und „innerhalb der Dose", d. h. der größere Innendruck bewirkt, daß sich die Dosenfläche nach außen durchbiegt. Und beim Abwärtsgleiten des Flugzeuges ist es dann natürlich genau umgekehrt. – Man braucht nun die Bewegung, die die Dosenfläche beim Durchbiegen nach außen (= Steigen des Flugzeuges) oder nach innen (= Gleiten des Flugzeuges) ausführt, nur noch auf einen Zeiger (6) zu übertragen (7). Dieser wird so lange nach der einen oder der anderen Seite ausschlagen, bis das Flugzeug wieder geradeaus weiterfliegt und der Luftdruck in beiden Kammern wieder der gleiche wird. Es ist also ganz klar: je schneller das Flugzeug in größere Höhen hinaufklettert oder nach unten gleitet, desto größer wird auch der Druckunterschied in den beiden Kammern sein, und desto weiter wird der Zeiger auf dem Zifferblatt wandern. Ihr erkennt auf unserer Abb. H, daß die Striche auf dem Zifferblatt angeben, wieviel Meter in der Sekunde das Flugzeug steigt (Zeiger wandert rechts herum) bzw. fällt (Zeiger wandert links herum). Der Flugzeugführer will aber auch die Lage seiner Maschine stets und vor allem während des Steigens oder Gleitens genau kennen, und das besonders dann, wenn er bei Nacht und Nebel fliegt und also den



richtigen Horizont, nach dem er sich sonst richten könnte, nicht vor Augen hat. Und damit kommen wir schließlich auf das wohl interessanteste Flugzeuginstrument, den „künstlichen Horizont“, zu sprechen.

Unsere Abb. I zeigt das „Zifferblatt“ dieses Instrumentes in einer Reihe verschiedener „Flugzustände“. Ihr erkennt auf jedem der neun Einzelbilder in der Mitte ein kleines Flugzeug, von hinten gesehen. Wenn der Pilot also auf das Instrument blickt, so soll er gewissermaßen den Eindruck haben, als flöge er hinter seiner eigenen Maschine her. Diese „Flugzeugmarke“ ist unbeweglich auf der Mitte der Glasscheibe über dem eigentlichen „Zifferblatt“ befestigt, auf dem nun freilich keine Ziffern zu sehen sind, sondern das lediglich durch seine Färbung den Unterschied zwischen „Himmel“ und „Erde“ anzeigt. Über dieser „Horizontscheibe“ verläuft ein Querbalken. Wenn sich dieser waagerecht in der Mitte der Scheibe befindet und also genau mit den beiden weißen Marken am Rande übereinstimmt (Bild 1), dann weiß der Flugzeugführer, daß er, ohne nach rechts oder links zu kippen, aber auch ohne zu steigen oder zu gleiten, dahinfliegt.

Diesen Zustand hält auch unsere Abb. J fest, die uns einen Blick in das Innere des Instrumentes werfen läßt. Wir treffen hier einen guten alten Bekannten wieder: den Kreisel (1). Und nun einmal aufgepaßt! Die Achse, um die sich der Kreisel ein paar tausendmal in der Minute dreht, steht senkrecht. Wenn nun das Flugzeug nach links kippt, dann wünscht natürlicherweise auch die Kreiselachse nach links mitzukippen. Der Kreisel aber nimmt, wie wir das das vorige Mal kennengelernt haben, derartige Wünsche seiner Achse übel und kippt genau nach der anderen Seite (Kreiselgesetz!). Und weil die Achse einerseits mit dem Kreisel fest verbunden ist, sich andererseits aber in zwei Rahmen (2+3) dreht, die ihrerseits drehbar gelagert sind, kippt der Kreisel samt Achse und Rahmen nach rechts (Pfeil A). Die Achse des äußeren Rahmens dreht sich also in der Richtung des Pfeiles B. Weil aber am Ende dieser Achse die Horizontscheibe (4) befestigt ist, kippt diese Scheibe ebenfalls nach rechts. Und weil schließlich auch der Querbalken (5) mit dem kippenden Rahmen verbunden ist, kippt auch dieser nach rechts. Daraus ergibt sich dann das Bild 2 der Abb. I, auf dem also deutlich zu sehen ist, daß das Flugzeug nach links gekippt ist und in dieser Lage geradeaus fliegt.

Wenn jetzt aber die Maschine außerdem noch nach unten gleitet, was geschieht dann? Dann tritt der unten an der Kreiselachse befindliche Pendelkörper (6) in Tätigkeit, der, wenn das Flugzeug eine derartige Drehung um die Querachse macht, als Lot, d. h. als eine Art „Gewicht“ wirkt, wodurch die Kreiselachse verhindert wird, die Bewegung mitzumachen. Sie bleibt also senkrecht stehen bzw. läßt den inneren Kreiselrahmen (3), der ja in dem äußeren Rahmen (2) drehbar gelagert ist, eine scheinbar gegenläufige Bewegung ausführen, die in unserem Falle, wo das Flugzeug nach abwärts gleiten soll, in der Richtung des Pfeiles C verläuft. Diese Bewegung wird durch eine Übersetzungsvorrichtung so auf den Querbalken übertragen, daß dieser sich in der Richtung der Pfeile D und D 1 bewegt. Was folgt daraus? Der Balken auf dem Schaubild, der infolge der oben beschriebenen Bewegung Nr. 1 bereits schräg steht, wandert nun außerdem noch nach oben (Abb. I, Bild 8). Das Schaubild zeigt jetzt also deutlich den gesamten „Flugzustand“. — Es wird euch später Spaß machen, an Hand der Abb. I und J auch noch die anderen Flugzustände durchzuprobieren und dadurch auch das interessanteste (und unter uns gesagt: verzwickteste!) Flugzeuginstrument, den künstlichen Horizont, gründlich kennenzulernen.

Hans Knothe

Die Aufnahmen dieses Heftes stammen von: Presse-Bild-Zentrale (5), Kurt Parbel (3), Presse-Illustrationen Hoffmann (6), Weltbild (6), Mauritius (1), Atlantic (1), Scherl-Bilderdienst (4), Reichskolonialbund-Bildstelle (12). — Die Zeichnungen stammen von: Wendt, nicki, Sinagli und Felber.

Hauptschriftleiter und verantwortlich für den Gesamtinhalt:

Wilhelm Utermann, Berlin

Fernsprecher: 11 00 22 für Ortsgespräche, 11 60 71 für Ferngespräche. Anzeigenleiter: Ulrich Herold, Berlin. Verlag: Franz Eher Nachf., G.m.b.H., Zentralverlag der NSDAP., Zweigniederlassung Berlin SW 68, Zimmerstr. 87—91. Postscheckkonto: Berlin 4454. Druck: Buchgewerbehaus M. Müller & Sohn KG., Berlin SW 68, Dresdener Straße 43. — Bezug durch den Verlag, die Post und alle Buchhandlungen. Bezugspreis bei Zustellung durch Boten monatlich 30 Rpf. zuzüglich Zustellgebühr und bei Postbezug vierteljährlich 90 Rpf. zuzüglich 6 Rpf. Zustellgebühr. Die Post nimmt auch Neubestellungen für die letzten beiden Monate oder den letzten Monat des Kalendervierteljahres entgegen. — Ausland mit ermäßigten Drucksachengebühren 98 Rpf., übriges Ausland 1,28 RM. einschließlich Porto. — Zur Zeit ist Preisliste Nr. 1 vom 1. 4. 1939 gültig. Für unverlangt eingesandte Beiträge und Einsendungen übernimmt die Schriftleitung keine Gewähr.









EM-GE ist das, was Sie suchen!

Luftgewehre und Luftpistolen als Einzel- und Mehrlader mit vorzügl. Schußleistung

STARTPISTOLEN

Lieferung nach Kriegsende durch d. Fachhdl.

Moritz & Gerstenberger

Waffenfabrik

Zella-Mehlis 8 (Thüringen)

Sie ist bekannt in Stadt und Land die weltberühmte **„Sybilla Brand".**

Reichhaltiger Katalog 6 umsonst.

Leichte An- und Abzahlung. - Viele, viele Anerkennungen.

Josefine Ranft

Pausa i. V. 4.

„VB." – die Zeitung des Sieges

Moritz Busch: **Mit Bismarck vor Paris**

Erlebnisse und Gespräche mit dem großen Kanzler, aufgezeichnet von seinem Pressechef während des deutsch-französischen Krieges 1870/1871. Bearbeitet und herausgegeben von Helmut Sündermann.

Leinen RM. 4,80 / Erhältlich in jeder Buchhandlung

Zentralverlag der NSDAP. Frz. Eher Nachf., Berlin

„VÖLKISCHER BEOBACHTER"
in jedem deutschen Haus



Gut durch den Winter gekommen ist man, wenn uns kein Katarrh mit seinem drum und dran geplagt hat.



Unser Liederbuch

Lieder der Hitler-Jugend

Herausgegeben vom Kulturamt der Reichsjugendführung mit Geleitwort des Reichsstatthalters Baldur von Schirach. Bearbeitet von Wolfgang Stumme, Musikreferent der Reichsjugendführung

262 Lieder mit Noten / 280 Seiten

Kartoniert RM. 2,00, Leinen RM. 2,50

Erhältlich in jeder Buchhandlung

Zentralverlag der NSDAP., Franz Eher Nachf. GmbH., München – Berlin

Wir führen

vorschriftsmäßige

BDM-Kleidung

HJ.-Kleidung

Von der RZM. der NSDAP. zugelassene Verkaufsstelle für Bekleidung, Ausrüstung und Abzeichen

Gebrüder HORST

Stettin · Paradeplatz

